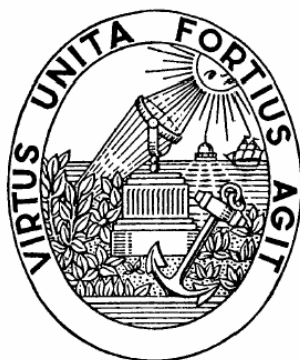


Pedro Vasco e Silva Cardoso

Introdução de Motoristas a Tempo Parcial numa Empresa de Transporte Público de Passageiros

Impacto económico ao nível de escala



Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto
Maio de 2006

FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

**Introdução de Motoristas a Tempo Parcial numa Empresa de
Transporte Público de Passageiros
Impacto económico ao nível de escala**

Pedro Vasco e Silva Cardoso

Licenciado em Engenharia Civil
pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Dissertação submetida para obtenção do grau de mestre em Transportes

Dissertação realizada sob a supervisão de
Professor Doutor Jorge Freire de Sousa,
do Departamento de Engenharia Mecânica e Gestão Industrial
da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Porto, Maio de 2006

Resumo

A realidade dos trabalhadores que, num regime de tempo parcial, desempenham a função de motoristas nas empresas de transporte rodoviários pesados de passageiros é bastante recente. Trata-se de uma fórmula bastante comum noutros países europeus; mas nesses países a legislação laboral para o sector dos transportes públicos de passageiros encontra-se bastante mais simplificada que em Portugal. Eis, portanto, uma demonstração de como estes funcionários se enquadram na legislação vigente para o sector e nos acordos de empresa celebrados entre a associação sectorial e os sindicatos.

O objectivo desta é tentar dar a entender se a introdução destes colaboradores nas empresas constitui uma moda transitória, oriunda das multinacionais que operam nos transportes pesados rodoviários de passageiros. Ou se, diversamente, tem fundamentos para se afirmar como forma de combater parte das ameaças que pairam sobre esta indústria — custos de produção crescentes e um enquadramento legal com o ónus de pesadas multas, o qual tende a agravar-se com a introdução dos novos pacotes legislativos de ‘inspiração’ europeia que aguardam aprovação.

Por outro lado, e tendo por base a experiência de dois anos numa empresa de média dimensão que integra uma multinacional, tenta-se destrinçar se estes trabalhadores produzem um bom desempenho como motoristas ou se serão, afinal, profissionais de ‘segunda classe’. Ironicamente apelidados pelos trabalhadores a tempo completo como “apanha-migalhas”, será que zelam pela integridade das viaturas com o mesmo afinco? Terão a mesma atitude profissional perante os clientes? Saberão lidar com uma avaria, um acidente ou um imprevisto da mesma forma que o profissional que investe cem por cento da sua disponibilidade laboral na empresa?

Finalmente, explora-se aqui a dimensão económica do problema, no intuito de compreender se existem, de facto, vantagens financeiras directas na utilização do trabalhador a tempo parcial no serviço regular de carreiras urbanas e interurbanas.

Palavras-chave: tempo parcial; transporte público pesado de passageiros; escala.

Abstract

The reality of the workers who, as part-time labourers, carry out the drivers' function in the passenger heavy road transport companies emerged quite recently. Within other European countries it's been a most commonly used formula; however, those countries benefit from a much more simplified labour legislation for the passengers' public transportations industry than Portugal does. Here's, therefore, a demonstration of how these specific workers fit into the current legislation that pertains the business, as well as in the ongoing company agreements settled between the sectorial association and the unions.

This thesis tries to make understand if the arrival of these workers to the companies can be looked at as a momentary resort introduced by the multinational corporations operating the road passenger transports. Or if, diversely, it's got a standing basis to affirm as a means to fight part of the present menaces over the sector — increasingly production costs and a legal frame with the onus of heavy fines, which tends to be aggravated by the incoming laws of European insight awaiting approval.

On the other hand, relying upon two years of experience inside a medium dimension company which is part of a multinational corporation, it brings focus to whether these workers deliver a good performance as drivers or if, ultimately, they turn out as 'second-class' professionals. Nicknamed by their full-time co-workers as "crumb-pickers", will they care for the vehicle integrity with equal diligence? Will they have a similar professional attitude towards customers? Will they know how to deal with damages, an accident or an unforeseen circumstance in the same way the professional devoting a hundred percent of his time to the company does?

Finally, the economic dimension of the problem is also approached, seeking to understand if some direct financial advantages overcome from the alternative of part-time workers ensuring regular service of urban and interurban careers.

Keywords: part-time; passenger heavy public transport; scale.

Agradecimentos

Agradeço ao meu orientador, Professor Doutor Engenheiro Jorge Freire de Sousa, pela disponibilidade sempre demonstrada, pela grande utilidade das suas sugestões, revisões e críticas ao presente trabalho.

Á minha família pelo apoio incondicional que sempre me prestaram para atingir este objectivo.

Índice

INTRODUÇÃO.....	1
1. CARACTERIZAÇÃO BREVE DO SECTOR DOS TRANSPORTES COLECTIVOS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS	4
1.1 Dimensão do sector	4
1.2 Caracterização dos operadores privados do sector.....	10
1.2.1 Caracterização dos recursos humanos afectos à exploração	13
2. FACTORES CONDICIONANTES DO SECTOR DOS TRANSPORTES COLECTIVOS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS	14
2.1 Leis do Sector	14
2.2 Evolução dos preços da bilhética	18
2.3 Número de clientes decrescente	21
2.4 Sector com produtividade decrescente	22
2.5 Evolução do parque automóvel privado de passageiros.....	23
2.6 Não existência de Subsidição / Gasóleo profissional	24
2.7 Crescente peso do transporte escolar – nova lei.....	25
2.8 Degradação do parque	26
2.9 Políticas públicas para o sector; Planeamento urbano.....	29
2.10 Falhas na Gestão e adaptação das empresas.....	30
3. CARACTERIZAÇÃO DO GRUPO E DA EMPRESA ESCOLHIDA	32
3.1 Transdev	32
3.2 CAIMA.....	34
3.2.1 A alteração da oferta.....	34
3.2.2 Instalações administrativas e oficina.....	37
3.2.3 Reorganização da Exploração	38
3.2.4 Tipo de serviços que efectua	44
3.2.5 Resultados da CAIMA	44
3.2.6 Km efectuados	45
3.2.7 Pessoal	47
3.2.8 Frota.....	48
3.2.9 Concessões	50
3.2.10 Sinistralidade	50
4. ENQUADRAMENTO LEGAL DOS TEMPOS PARCIAIS, ITENS DE PAGAMENTO, CARACTERIZAÇÃO BREVE	55
4.1 Definição Geral de Trabalhador a Tempo Parcial.....	55
4.1.1 Regulamentação	55
4.1.2 Alteração do tempo de trabalho.....	55
4.1.3 Retribuição	56
4.2 Complexo salarial do acordo de empresa da ANTROP. Aplicação na empresa em causa	56
4.2.1 Agente Único.....	56
4.2.2 Local de Trabalho.....	58
4.2.3 Período de Trabalho	59
4.2.4 Fórmulas de cálculo.....	62
4.2.5 Diuturnidades	62

4.2.6 Trabalho em dias de descanso	63
4.2.7 Trabalho nocturno	65
4.2.8 Refeições	65
4.2.9 Quadro resumo das regras de pagamento na CAIMA	66
4.3 Caracterização do trabalhador a tempo parcial da CAIMA	67
4.3.1 Idade	67
4.3.2 Distribuição por sexo.....	68
4.3.3 Estado civil e número de filhos	68
4.3.4 Situação profissional à data de entrada e experiência no sector do transporte público de passageiros	69
4.3.5 Nível de escolaridade	70
4.3.6 Número de horas diárias de contrato	70
4.3.7 Estabilidade da situação de contratado em regime de tempo parcial	71
4.3.8 Alguns casos de sucesso e insucesso.....	71
4.4 Alguns indicadores salariais e dados mensais	75
5. CASOS PRÁTICOS DO USO DE TRABALHADORES EM REGIME DE TEMPO PARCIAL	81
5.1 Análise das chapas.....	81
5.2 Simulações teóricas. Casos reais de utilização dos trabalhadores a tempo parcial ..	85
6. CONCLUSÕES	91
Bibliografia.....	I

Lista de Figuras

Figura 3.1 - Rede da CAIMA em 1 de Novembro de 2004.	36
Figura 3.2 - Excerto de uma escala diária, antes de 1 de Novembro.....	38
Figura 3.3 – Explicação de uma chapa. CAIMA.....	40
Figura 3.4 – Exemplo de uma escala após a introdução das chapas de serviço.	42

Lista de Tabelas

Tabela 1.1 – Evolução dos Km por tipo de serviço de 1992 a 2000.	4
Tabela 1.2 Evolução dos Lugares Km oferecidos de 1992 a 2000.	5
Tabela 1.3 – Evolução das taxas de ocupação de 1992 a 2000.	5
Tabela 1.4 – Evolução dos Passageiros Km transportados, de 1992 a 2000.....	7
Tabela 1.5 – Evolução do número de passageiros pelo tipo de serviço, de 1992 a 2000..	8
Tabela 1.6 – Indicadores do Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros. INE, 2001	8
Tabela 2.1 – Valores das privatizações das Rodoviárias. DGTT	17

Tabela 2.2 - Exemplo de uma tabela tarifária em que, a partir dos 50 Km, os preços são livremente fixados pelo operador, de acordo com a lei. CAIMA.....	20
Tabela 2.3 – Parque de veículos pesados rodoviários de passageiros em serviço dos concessionários privados, de 1991 a 1999. INE.....	28
Tabela 2.4 – Quilometragem média por veículo por segmento de mercado, de 1992 a 2000. INE	29
Tabela 3.1- Evolução de alguns indicadores de realização da Transdev em Portugal de 2003 a 2006 (previsão). Transdev	33
Tabela 3.2- Evolução de alguns indicadores de realização da Transdev em Portugal de 2003 a 2006 (previsão). Transdev	33
Tabela 3.3 – Corte de Kms nas carreiras da REDM em 2004. Transdev.....	41
Tabela 3.4 – Evolução da facturação e valor por km, por tipo de serviço, na CAIMA de 2002 a 2006 (previsão).	45
Tabela 3.5 – Evolução do número de Kms (10^3) na CAIMA de 2002 a 2005.	46
Tabela 3.6 – Previsão para o ano de 2006, mês a mês, por tipo de serviço.	46
Tabela 3.7 – Evolução do pessoal ao serviço da CAIMA de 2002 a 2005.	47
Tabela 3.8 – Evolução da frota da CAIMA de 2003 a 2005.	48
Tabela 3.9 – Consumo da frota da CAIMA, entre Março e Novembro de 2005.	49
Tabela 3.10 - Número de Acidentes por Mês e por cada 100.000 Km's percorridos em 2004	51
Tabela 3.12 - Número de Acidentes por dia da semana	52
Tabela 3.13 - Altura do dia da ocorrência de acidentes em 2004.....	53
Tabela 3.14 – Acidentes com tipo de trabalhador, em 2004 e 2005.	54
Tabela 4.1 – Pagamento de agente único a tempos parciais, de acordo com a situação sindical.....	57
Tabela 4.2 – Regras de pagamento do complexo salarial dos motoristas na CAIMA.	66
Tabela 4.3 – Relação entre o estado civil e o número de filhos dos TP.	69
Tabela 4.4 – Relação entre situação profissional e experiência no sector - motoristas TP	69
Tabela 4.5 – Resumo dos elementos caracterizador dos trabalhadores em regime de tempo parcial - CAIMA.....	73
Tabela 4.6 – Entradas e saídas dos TP CAIMA	74
Tabela 4.7 – Resumo de indicadores de actividade da exploração da CAIMA de Janeiro a Junho de 2005.	75
Tabela 4.8 - Resumo dos processamentos salariais dos TC e TP da CAIMA, de Janeiro a Junho de 2005.....	80
Tabela 5.1 – Resumo dos indicadores das chapas de serviço regular de carreiras, para dias de aulas.....	83
Tabela 5.2 – Custos anuais com diferentes tipos de trabalhador.....	85
Tabela 5.3 – Chapa A024, dividida em A024 e A095.....	86
Tabela 5.4 – Simulação de custos da chapa A024 antes e depois do corte.	86
Tabela 5.5 - Chapa A029, dividida em A029 e A120	87
Tabela 5.6 – Simulação de custos da chapa A029 antes e depois do corte.	87
Tabela 5.7 - Chapa A106.....	87
Tabela 5.8 – Simulação de custos da chapa A106.....	88
Tabela 5.9 - Chapa A092.....	88
Tabela 5.10 – Simulação de custos da chapa A092.....	88
Tabela 5.11 – Chapa A008, dividida em A008 e A094.....	89
Tabela 5.12 – Simulação de custos da chapa A008, antes e depois do corte.	89

Tabela 5.13 – Simulação do número de TP, com uso máximo dos mesmos.	89
Tabela 5.14 – Poupança relativa de uso de TP, só nas chapas que podem ser efectuadas por TP.	90
Tabela 5.15– Poupança relativa de uso de TP, na totalidade das chapas.	90

Lista de Gráficos

Gráfico 1.1 – Evolução do número de lugares oferecidos de 1992 a 2000.	6
Gráfico 1.2 – Evolução do número de passageiros de 1992 a 2000, INE.	7
Gráfico 1.3 - Coeficiente de utilização dos lugares-quilómetro oferecidos pelos passageiros-quilómetro calculados, por natureza do serviço prestado. INE, 2001	9
Gráfico 1.3 – Repartição das receitas do transporte regular por tipo de título. ANTROP	11
Gráfico 1.4 – Rentabilidades operacionais e correntes, por zona de actuação.	12
Gráfico 1.5 - Estrutura de custos geral de uma empresa de transporte público de passageiros. DGTT, 2003.	13
Gráfico 1.6 - Pessoal por natureza de funções, segundo a dimensão da empresa. DGTT, 2003	13
Gráfico 2.1 - Evolução dos preços dos títulos de transporte mais significativos da região de Lisboa e do Porto – Transporte interurbano. DGTT.....	19
Gráfico 2.2 – Evolução dos preços dos títulos de transporte mais significativos da região de Lisboa e do Porto – Transporte interurbano. DGTT.....	19
Gráfico 2.3 – Evolução do número de passageiros transportados, universo ANTROP, de 1992 a 1999. ANTROP	21
Gráfico 2.4 – Evolução do número de passageiros KM, universo ANTROP, de 1992 a 1999. ANTROP	21
Gráfico 2.5 – Evolução do número de passageiros por tipo de carreira ANTROP, de 1992 a 2000. ANTROP	22
Gráfico 2.6 – Evolução do parque automóvel em Portugal, de 1960 a 2000. ACAP	24
Gráfico 2.7 – Evolução do preço do crude no mercado internacional. www.stockssite.com	25
Gráfico 2.8 – Idade média do parque de veículos pesados de transporte rodoviário de passageiros, incluindo Carris e STCP. INE.....	28
Gráfico 3.1 – Volume de negócio global da Transdev em milhões de Euros, de 2002 a 2006 (previsão). Transdev	32
Gráfico 3.2 – Evolução das versões das chapas desde 1-11-2004 na CAIMA.	40
Gráfico 3.3 – Distribuição horária de troços na CAIMA, num dia de aulas.	42
Gráfico 3.4 – Evolução da facturação bruta da CAIMA, de 2002 a 2005.	45
Gráfico 3.5 – Evolução do número de Km (10 ³) na CAIMA de 2002 a 2005.....	46
Gráfico 3.6 - Evolução do pessoal ao serviço da CAIMA de 2002 a 2005.....	47
Gráfico 3.7 – Número de avarias em estrada de Janeiro e Fevereiro de 2005. CAIMA	49
Gráfico 3.8 – Tipo de avarias em estrada de Janeiro e Fevereiro de 2005. CAIMA	49
Gráfico 3.9 – Número de acidentes por mês, em 2004, na CAIMA.	50
Gráfico 3.10- Número de Acidentes por Mês e por cada 100.000 Km's percorridos, na CAIMA em 2004.....	51
Gráfico 3.11 - Número de Acidentes por dia da semana em 2004.....	52

Gráfico 3.12 - Altura do dia da ocorrência de acidentes em 2004.	53
Gráfico 3.13 – Responsabilidade dos acidentes em 2004.	54
Gráfico 4.1 – Distribuição dos motoristas TP por escalão de idade.....	67
Gráfico 4.2 – Estado civil dos motoristas TP.	68
Gráfico 4.3 – Número de filhos dos motoristas a TP.	69
Gráfico 4.4 – Relação entre situação profissional e experiência no sector - motoristas TP	69
Gráfico 4.5 – Nível de escolaridade dos trabalhadores a TP.....	70
Gráfico 4.6 – Número de horas diárias do contrato dos TP.	70
Gráfico 4.7 – Forma de saída da empresa, por tipo de TP.	71
Gráfico 4.8 – Evolução do número de TP na CAIMA desde Dezembro de 2003	74
.....	74
Gráfico 4.9 – Evolução do N.º TP, horas extra e 2ª refeição deslocadas, de Janeiro a Junho de 2005.....	76
Gráfico 4.10 – Evolução do número de TP e rácio horas de condução / horas pagas, de Janeiro a Junho de 2005.	77
Gráfico 4.11 – Evolução do número de TP e TC e dias de trabalho respectivos, de Janeiro a Junho de 2005.	77
Gráfico 4.12 – Composição média de um salário de um TP.	78
Gráfico 4.13 – Composição média de um salário de um TC.....	78
Gráfico 4.14 – Decomposição por rubricas do salário de um TC e de um TP, em percentagem.....	79
Gráfico 4.15 – Decomposição por rubricas do salário de um TC e de um TP.....	79

Abreviaturas

DGTT – Direcção Geral de Transportes Terrestres.

INE – Instituto Nacional de Estatística

ANTROP - Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros

TP – Trabalhador em regime de tempo parcial (part-time)

TC – Trabalhador em regime de tempo completo (ou inteiro, full-time)

CCT – Contrato Colectivo de Trabalho

INTRODUÇÃO

No quadro da competitividade internacional da economia portuguesa, os níveis salariais e as condições de funcionamento do mercado de trabalho vêm ganhando importância crescente, ocupando estas posição destacada nos factores a considerar para se assegurar a competitividade da economia portuguesa. Para que a mesma não se deteriore ainda mais, pede-se que se consigam melhorias de produtividade do trabalho que sejam também superiores à média europeia.

No sector dos transportes, e tomando como referência a maior associação do sector, sabe-se que os custos de pessoal representam cerca de 38% no cômputo dos custos totais (sem encargos financeiros) desta actividade, no período de 1998 a 2000, e do seu conjunto sobressaem os custos com motoristas que representam cerca de 33%, com um aumento nominal de 8,5% para o período referido.

A regulamentação laboral e social é hoje, no domínio dos transportes, um sério entrave à sua operacionalidade e desenvolvimento. Sendo anterior à adesão de Portugal à Comunidade Europeia, a regulamentação existente não poderia, obviamente, ter sido influenciada pela regulamentação comunitária, que reconhece as especificidades da actividade transportadora e do regime de trabalho dos trabalhadores que equipam e tripulam os veículos (ex.: regime de trabalho sujeito a horário móvel; regulamentação particular para os motoristas).

No entanto, mesmo com o novo código do trabalho de 2003, estas especificidades não são reconhecidas e estes trabalhadores de horário móvel e com ritmos de trabalho por si geridos fora do local de trabalho e da esfera do controle do empregador, continuam a ser tratados como meros trabalhadores de escritório, com reflexos a diversos níveis:

- do conceito de retribuição;
- da noção de tempo de trabalho e seus limites (o acordo económico e social de 1990-1993 na redução dos limites de tempo de trabalho não tem uma palavra sobre a especificidade do sector transportador);
- do regime de ajudas de custo;
- das contra-ordenações laborais;
- etc.

Esta inadequação formal tem vindo a sobrepor-se à convenção colectiva na regulamentação de questões concretas, seja pela administração no seu todo (trabalho, segurança social e fiscal) seja pelos tribunais.

Ora, tal só acontece por falta de uma lei que enquadre o sector transportador e destaque a sua especificidade.

Tempo de trabalho, horário móvel, tempo de condução, repouso e pausas são algumas das condições impostas à organização do tempo de trabalho desse sector.

A deslocação regular dos motoristas, sem controlo imediato da hierarquia e coordenação e gestão individual dos tempos de trabalho pelos primeiros, não é tida em consideração por quem interpreta e aplica a legislação.

Ajudas de custo e contra-ordenações laborais por violação dos tempos de condução e repouso são dois dos grandes exemplos da falta de percepção pela administração da especificidade desta actividade.

Vivemos numa economia global e a caminho de uma nova economia. A nova economia, ou a economia baseada na informação e no conhecimento, caracteriza-se por um funcionamento em rede, sem barreiras de tempo, distância e localização, e por novas formas de organização do trabalho, mais flexíveis e adaptáveis, menos hierarquizadas, onde o trabalho em equipa será privilegiado, bem como a polivalência e a autonomia individual.

Neste contexto, as novas tecnologias, as transformações nos modelos de consumo e nos sistemas de valores, a internacionalização dos processos económicos são fenómenos que, entre outros, têm contribuído para a emergência de um novo modelo de regulação salarial.

A teoria da regulação considera a crise actual como um momento de transição de um modo de regulação para outro (Férreol, 1990), por revelar disfunções do modo de regulação. Em todo este processo, a manutenção do sistema capitalista é assegurada e a flexibilidade aparece como uma das componentes necessárias para o sucesso do novo modo de regulação, entendendo-se a regulação como «um conjunto de procedimentos e de comportamentos, individuais e colectivos pelos quais o sistema económico e social assegura a sua reprodução, mantendo a sua coerência e a sua identidade (Michon, 1996). No âmbito do mercado de trabalho, a questão que se põe é a de saber se a diminuição do número de trabalhadores permanentes no universo dos trabalhadores por conta de outrem (entre 1992 e 1997 diminuíram 153 milhares em Portugal) e o aumento das outras formas de emprego representa uma reestruturação da mão-de-obra (Hakin, 1988) que se traduzirá num novo procedimento, que vai contribuir para assegurar a reprodução do sistema económico e social.

Assim sendo, outra das componentes desta reestruturação respeita quer à actualização das funções desempenhadas pelo trabalho, quer à redefinição do próprio conceito de emprego.

A regulamentação destas novas formas de trabalho foi feita numa dupla perspectiva. Por um lado, a da eficácia económica, que se traduz pelo facto da produção de riqueza ser comandada em função de novas regras de competitividade, que poderá dar origem a novas formas de organização de trabalho associadas à alteração da natureza dos

empregos, e por outro lado na perspectiva da diminuição da incidência negativa ao nível da protecção dos trabalhadores.

No âmbito da eficácia económica, as empresas recorrem à flexibilidade, quer funcional quer quantitativa, para aumentar a competitividade.

No caso das empresas de transportes, dado as lacunas referidas na legislação laboral e social para o sector levam a que se encare o trabalhador a tempo parcial como uma solução séria para contornar essas lacunas, flexibilizando dessa forma a mão-de-obra disponível, com impacto ao nível da possível redução de custos com pessoal, redução de contra-ordenações laborais, etc.

A adopção da flexibilidade quantitativa pelas empresas no seu processo de reestruturação contribui para explicar a evolução recente nas empresas de transporte público pesado de passageiros em Portugal, pelo aumento que se verificou do trabalho a tempo parcial.

O trabalho a tempo parcial conjuga uma série de factores, sendo de realçar a capacidade de adaptação, quer por parte das empresas no que diz respeito à especialização funcional e operacional, quer por parte dos trabalhadores relativamente aos horários de trabalho. Exclui-se como solução para o sector a precariedade neste tipo de trabalho que é evidente para as situações em que os trabalhadores têm este horário por não terem conseguido um horário a tempo completo, e assim, adoptam o chamado trabalho a tempo parcial involuntário.

Nesta dissertação aborda-se o impacto económico da introdução de motoristas a tempo parcial no serviço de escala diário de serviços regulares de carreiras, numa média empresa do sector, pertencente ao grupo multinacional Transdev. A escolha da empresa em causa ficou-se a dever ao facto de ter sido pioneira na adopção do trabalhador a tempo parcial como motorista, usando todo o *know-how* que a Transdev já detém de usar este tipo de trabalhadores em outras unidades, nos outros países onde opera, com especial relevo para o país-sede da empresa, a França.

É feita uma análise do sector e dos elementos que justificam a introdução do tempo parcial bem como de enquadramento da empresa usada para o estudo. Para compreensão das tabelas comparativas e análise do impacto nos processamentos salariais da introdução dos tempos parciais, este tipo de trabalhador é enquadrado em termos legais.

1. CARACTERIZAÇÃO BREVE DO SECTOR DOS TRANSPORTES COLECTIVOS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS

1.1 Dimensão do sector

A informação disponível no Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros, efectuado pelo INE, revela que em 31.12.2001, o parque público de veículos pesados rodoviários de passageiros era constituído por 11 477 veículos. Foram percorridos cerca de 370,2 milhões de quilómetros pelos veículos pesados rodoviários de passageiros, em 2001, o que representou um decréscimo de -1,7% face aos cerca de 376,5 milhões de quilómetros registados em 2000.

Os operadores privados ofereceram em 2000, no seu conjunto, cerca de 342 milhões de “veículos km”¹. A oferta cresceu a uma taxa média de 0,8% de 1992 até 2000.

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Veículos Km Totais	Milhares	352 374	360 301	350 725	335 854	340 798	335 179	345 936	368 293	376 523
Veículos Km em Carga		326 699	334 930	327 481	313 463	318 304	315 123	325 157	346 276	351 627
Carreiras urbanas		31 848	28 592	30 249	25 571	29 419	61 543	60 439	75 647	67 351
Carreiras interurbanas		152 685	163 678	166 590	157 398	164 539	135 536	122 295	137 846	140 859
Serv. Exp e carreiras alta qualid		49 087	44 581	56 481	43 733	46 502	58 761	53 178	50 396	40 161
Circuitos Turísticos		2 959	3 241	2 450	3 267	3 087	3 087	3 405	3 282	3 467
Transporte escolar e de trabalh.		23 453	18 859	13 405	14 926	20 261	12 925	20 130	17 128	17 299
Lançadeira		4 454	5 732	805	925	0	2 262	3344	4 686	6 484
Excursões país e estrangeiro		50 334	54 563	43 534	45 950	46 052	36 596	53 830	52 562	69 433
Outros		11 879	15 684	13 967	21 693	8 442	4 413	8 536	4 730	6 574
Veículos Km Totais	Porcentagem	108%	108%	108%	107%	107%	107%	107%	107%	107%
Veículos Km em Carga		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Carreiras urbanas		10%	9%	9%	8%	9%	20%	19%	22%	19%
Carreiras interurbanas		47%	49%	51%	50%	52%	43%	38%	40%	40%
Serv. Exp e carreiras alta qualid		15%	13%	17%	14%	15%	19%	16%	15%	11%
Circuitos Turísticos		1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Transporte escolar e de trabalh.		7%	6%	4%	5%	6%	4%	6%	5%	5%
Lançadeira		1%	2%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%
Excursões país e estrangeiro		15%	16%	13%	15%	14%	12%	17%	15%	20%
Outros		4%	5%	4%	7%	3%	1%	3%	1%	2%

Fonte: INE

Tabela 1.1 – Evolução dos Km por tipo de serviço de 1992 a 2000.

Como se pode verificar, pela tabela 1.1, as carreiras urbanas e interurbanas representam em média cerca de 60% da oferta do sector em termos de “veículos km em carga”² (sendo atingido um máximo de cerca de 63%, em 1997). Em média, estas duas

¹ “Veículos Km” é o produto da multiplicação entre o número de viaturas e os quilómetros totais percorridos.

² “Veículos Km em carga” é o produto da multiplicação entre o número de viaturas e os quilómetros totais com passageiros a bordo percorridos.

tipologias de carreiras registaram uma taxa média de variação anual negativa de cerca de 1,5%.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Lugares Km Oferecidos	20 236	21 164	20 843	19 971	20 199	20 513	20 884	22 170	22 568
Carreiras urbanas	2 656	2 393	2 568	2 172	2 437	5 004	5 004	5 902	5 357
Carreiras interurbanas	10 199	11 224	11 281	10 717	11 139	9 054	8 111	9 208	9 574
Serv. Exp e carreiras alta qualic	2 550	2365	3095	2 403	2 479	3 260	2 930	2 760	2 096
Circuitos Turísticos	145	153	119	162	155	159	168	158	170
Transporte escolar e de trabalh.	1 215	1 042	741	793	1 094	695	1 154	893	906
Laçadeira	236	285	40	48	0	130	172	205	302
Excursões país e estrangeiro	2 592	2 826	2 244	2 440	2 442	1 975	2891	2 782	3 806
Outros	643	876	755	1 236	453	236	454	262	357
Lugares Km Oferecidos	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Carreiras urbanas	13%	11%	12%	11%	12%	24%	24%	27%	24%
Carreiras interurbanas	50%	53%	54%	54%	55%	44%	39%	42%	42%
Serv. Exp e carreiras alta qualic	13%	11%	15%	12%	12%	16%	14%	12%	9%
Circuitos Turísticos	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Transporte escolar e de trabalh.	6%	5%	4%	4%	5%	3%	6%	4%	4%
Laçadeira	1%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%
Excursões país e estrangeiro	13%	13%	11%	12%	12%	10%	14%	13%	17%
Outros	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fonte: INE

Tabela 1.2 Evolução dos Lugares Km oferecidos de 1992 a 2000.

Quanto aos “lugares km oferecidos”, de 1992 a 2000, registaram uma taxa média de crescimento de cerca de 1,4% (ver gráfico 1.1 e tabela 1.2). Segundo dados do INE, as carreiras urbanas são as que mais terão contribuído para este crescimento, na medida em que praticamente duplicou o número de lugares oferecidos entre 1992 e 2000 (taxa de crescimento média anual de cerca de 9,2%). Já as carreiras interurbanas registaram um comportamento inverso, apresentando uma taxa média anual de crescimento negativa (cerca de -0,8%).

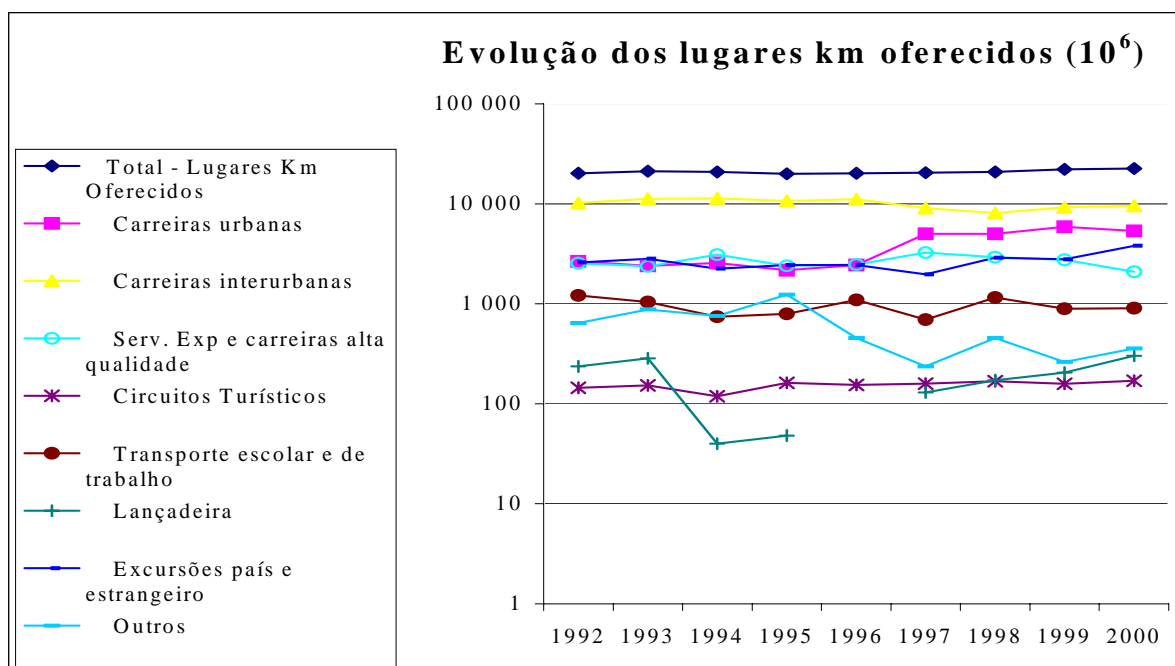
Esta evolução dos “lugares km oferecidos” é, em parte, reflexo do decréscimo da procura, tentando as empresas, pelo menos sempre que possível, ajustar-se à mesma.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Coefficiente de Utilização	59.1%	47.6%	46.5%	45.5%	44.5%	40.3%	44.2%	42.3%	43.7%
Carreiras urbanas	38.0%	34.7%	29.9%	32.7%	28.6%	25.3%	28.1%	23.7%	24.9%
Carreiras interurbanas	52.9%	36.2%	35.0%	32.6%	31.8%	29.1%	30.5%	31.5%	29.9%
Serv. Exp e carreiras alta qualic	71.2%	57.4%	58.7%	52.8%	55.8%	57.9%	52.6%	59.3%	55.4%
Circuitos Turísticos	50.3%	39.3%	70.6%	77.8%	75.3%	71.8%	78.6%	80.8%	83.4%
Transporte escolar e de trabalh.	71.6%	60.1%	70.8%	63.4%	72.8%	63.9%	62.5%	65.9%	59.0%
Laçadeira	42.4%	50.7%	81.2%	89.6%	-	58.7%	70.1%	61.9%	70.6%
Excursões país e estrangeiro	87.3%	85.8%	92.9%	90.1%	87.8%	87.3%	88.2%	86.8%	89.1%
Outros	69.1%	65.4%	56.1%	60.4%	67.3%	47.3%	61.0%	70.2%	65.5%

Fonte: INE

Tabela 1.3 – Evolução das taxas de ocupação de 1992 a 2000.

A obrigatoriedade legal (ver capítulo 2.2.1) em manter os serviços, apesar de não haver procura reflecte-se nas taxas de ocupação bastante baixas e com tendência para decrescerem (40% em 1998, 39% em 1999 e 37% em 2000).

Gráfico 1.1 – Evolução do número de lugares oferecidos de 1992 a 2000.³

Quanto aos coeficientes de utilização disponibilizados pelo INE, de 1992 a 2000, refira-se ainda que têm evoluído no sentido descendente reflectindo a taxa de evolução média anual negativa em 2,4% dos “passageiros km transportados”, que reforçou o efeito do já referido aumento médio anual de 1,4% dos “lugares km oferecidos”.

Da análise da Tabela 1.4 conclui-se que os passageiros transportados registaram uma taxa média de crescimento anual de cerca de 0,5%, no período de 1992 a 2000.

As carreiras que têm maior peso são as urbanas e as interurbanas, seguindo-se o transporte escolar e de trabalhadores, que apresentou ao longo destes anos um

³ transporte de lançadeira é o serviço de transporte em que passageiros previamente agrupados são transportados de um mesmo lugar de partida a um mesmo lugar de destino e que compreende várias viagens de ida e volta.

Cada grupo de passageiros que tenha efectuado a viagem de ida é reconduzido no seu todo ao ponto de partida numa viagem posterior.

Por «lugar de partida» e «destino» deverá entender-se o lugar de partida e o lugar para onde os passageiros são conduzidos, assim como as áreas circundantes desses lugares.

comportamento algo irregular e uma taxa média de decrescimento anual de cerca de 1,4%.⁴

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Passag Km Transportados	11 967	10 080	9 682	9 086	8 982	8 256	9 223	9 385	9 869
Carreiras urbanas	1 009	832	768	710	698	1 267	1 407	1 401	1 332
Carreiras interurbanas	5 394	4 059	3 949	3 489	3 538	2 631	2 473	2 904	2 862
Serv. Exp e carreiras alta qualid	1 815	1 358	1 816	1 269	1 383	1 888	1 542	1 638	1 161
Circuitos Turísticos	73	60	84	126	117	114	132	128	142
Transporte escolar e de trabalh.	870	627	525	503	796	444	721	588	535
Lançadeira	100	145	32	43	0	76	120	127	213
Excursões país e estrangeiro	2 262	2 426	2 084	2 199	2 145	1 724	2 551	2 415	3 391
Outros	444	573	424	747	305	112	277	184	233
Passag Km Transportados	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Carreiras urbanas	8%	8%	8%	8%	8%	15%	15%	15%	13%
Carreiras interurbanas	45%	40%	41%	38%	39%	32%	27%	31%	29%
Serv. Exp e carreiras alta qualid	15%	13%	19%	14%	15%	23%	17%	17%	12%
Circuitos Turísticos	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Transporte escolar e de trabalh.	7%	6%	5%	6%	9%	5%	8%	6%	5%
Lançadeira	1%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%
Excursões país e estrangeiro	19%	24%	22%	24%	24%	21%	28%	26%	34%
Outros	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fonte: INE

Tabela 1.4 – Evolução dos Passageiros Km transportados, de 1992 a 2000.

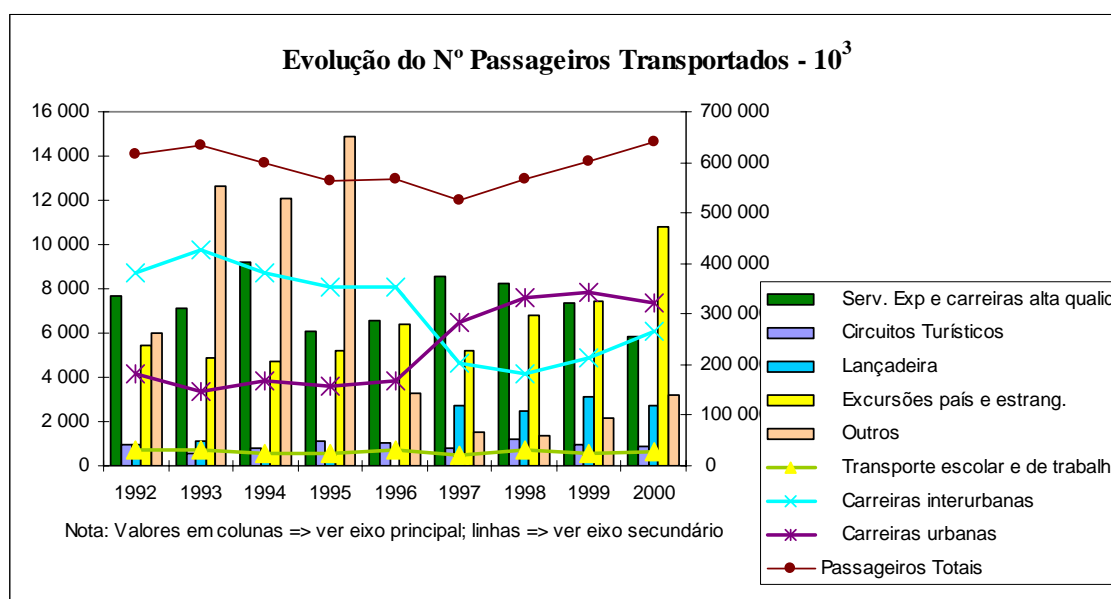


Gráfico 1.2 – Evolução do número de passageiros de 1992 a 2000, INE.

⁴ Tal como se pode verificar pelo gráfico dos passageiros transportados por tipo de serviço, não faz sentido fazer uma leitura dos valores desde 1992, no que respeita à divisão entre urbanos e interurbanos, na medida em que, em 1997, houve uma alteração de metodologia por parte do INE, que “face à expansão dos dois maiores centros urbanos – Lisboa e Porto – e à sua fusão em termos urbanísticos com os conselhos circundantes” optou por vir a reclassificar alguns dos serviços dessas áreas metropolitanas de interurbanos para urbanos. No entanto, e ainda com base nos valores do INE, se somarmos os passageiros transportados nestes dois tipos de carreiras temos uma taxa média de crescimento anual de cerca de 0,6%, crescimento esse justificado pelo aumento do interurbano

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Passageiros Totais		614 303	632 370	599 651	562 382	568 142	524 270	567 922	602 292	641 484
Carreiras urbanas		182 146	148 152	166 683	157 711	166 528	283 603	333 401	343 577	322 692
Carreiras interurbanas		379 789	426 647	382 249	353 584	353 642	202 142	183 707	213 834	267 338
Serv. Exp e carreiras alta qualid		7 682	7 139	9235	6 115	6 532	8 586	8 276	7 350	5 837
Circuitos Turísticos		951	578	778	1 123	1 063	790	1 229	926	907
Transporte escolar e de trabalh.		31 276	31 252	23 469	23 291	30 740	19 710	30 694	23 871	28 005
Laçadaeira		998	1 115	435	480	0	2 690	2 463	3 131	2 729
Excursões país e estrangeiro		5 430	4 877	4 707	5 237	6 375	5 209	6778	7 475	10 805
Outros		6 031	12 610	12 095	14 841	3 262	1 540	1374	2 128	3 171
Passageiros Totais		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Carreiras urbanas		30%	23%	28%	28%	29%	54%	59%	57%	50%
Carreiras interurbanas		62%	67%	64%	63%	62%	39%	32%	36%	42%
Serv. Exp e carreiras alta qualid		1%	1%	2%	1%	1%	2%	1%	1%	1%
Circuitos Turísticos		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Transporte escolar e de trabalh.		5%	5%	4%	4%	5%	4%	5%	4%	4%
Laçadaeira		0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%
Excursões país e estrangeiro		1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%
Outros		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fonte: INE

Tabela 1.5 – Evolução do número de passageiros pelo tipo de serviço, de 1992 a 2000.

Relativamente ao transporte de passageiros, estimou-se que foram transportados cerca de 585,2 milhões de passageiros, o que representou uma variação negativa de -8,8% em relação a 2000. Destes, 367,2 milhões (62,8%) foram por utilização de carreiras urbanas, 161,2 milhões (27,5%) pelas carreiras interurbanas e 32,8 milhões (5,6%) pelo transporte escolar e de trabalhadores. É de assinalar o crescimento nos serviços expresso e carreiras de alta qualidade (+29,8%), e o decréscimo nas carreiras interurbanas (-39,7%) e nas excursões no país e no estrangeiro (-26,7%).

Considerando a repartição por natureza de serviços dos passageiros-quilómetro transportados, verifica-se que as excursões no país e no estrangeiro lideraram, com 27,0%, seguidas das carreiras interurbanas, com 23,9%, surgindo em terceiro plano as carreiras urbanas, com 18,3%.

Especificação	Passageiros	Passageiros - quilómetro	Lugares - quilómetro	Coefficiente de
Natureza do serviço prestado	(10 ³)	calculados (10 ⁵)	oferecidos (10 ⁵)	utilização (%)
Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros				
Carreiras urbanas	367 249	1 092	5 884	28,8
Carreiras interurbanas	161 170	2 220	7 480	29,7
Serviços expresso e carreiras de alta qual.	7 577	1 558	2 932	53,1
Transporte escolar e de trabalhadores	32 798	778	1 088	48,7
Excursões no país e no estrangeiro	7 923	2 502	2 878	87,0
Outros	8 521	523	809	64,8

Tabela 1.6 – Indicadores do Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros. INE, 2001

Os lugares-quilómetro oferecidos registaram, em 2001, uma variação negativa de $-4,1\%$. Este decréscimo foi particularmente notório nas carreiras interurbanas (onde se registou uma variação de $-21,9\%$) e nas excursões no país e no estrangeiro (cuja variação foi de $-24,4\%$). Contrariando a tendência geral, os serviços expresso e carreiras de alta qualidade, e o transporte escolar e de trabalhadores, apresentaram variações positivas ($39,9\%$ e $84,1\%$, respectivamente).

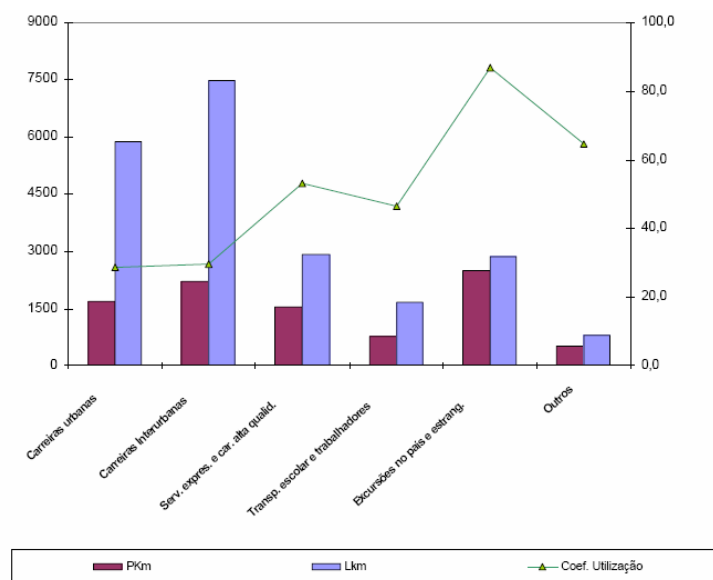


Gráfico 1.3 - Coeficiente de utilização dos lugares-quilómetro oferecidos pelos passageiros-quilómetro calculados, por natureza do serviço prestado. INE, 2001

Considerando os coeficientes de utilização da oferta de transporte, por natureza do serviço prestado, constata-se que foram as excursões no país e no estrangeiro que atingiram o maior coeficiente de utilização ($87,0\%$), pois para uma oferta de cerca de 2 876 milhões de lugares-quilómetro obtiveram aproximadamente 2 502 milhões de passageiros-quilómetro (em 2000 o coeficiente de utilização desta natureza de serviço tinha sido $89,1\%$, o que representou uma variação negativa de $-2,1\%$). O menor coeficiente de utilização verificou-se, à semelhança do ano anterior, nas carreiras urbanas, com $28,8\%$, traduzido num aumento do coeficiente de utilização, que tinha sido de $24,9\%$ em 2000. As carreiras interurbanas apresentaram um coeficiente de utilização de $29,7\%$, enquanto em 2000 foi de $29,9\%$.

Para além da desertificação de algumas localidades rurais com as populações a deslocarem-se para as zonas urbanas, o comportamento da procura, isto é, do número de passageiros transportados, deve-se ainda a outros factores exógenos às empresas transportadoras rodoviárias de passageiros, de que se destaca:

- o reduzido aumento natural da população (taxa de natalidade a rondar 1%);

- o aumento do número de pessoas a deslocar-se em veículo próprio;
- a reduzida velocidade média comercial dos transportes públicos;
- o aumento da oferta não regulada, efectuada por entidades / pessoas não licenciadas para o efeito;
- a má imagem normalmente associada ao transporte público.

1.2 Caracterização dos operadores privados do sector

No universo da ANTROP (Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros) a maior parte das empresas, em 2000, eram sociedades por quotas e as restantes sociedades anónimas, o que de algum modo reflecte a origem (na sua grande parte familiar) da maioria das empresas do sector. Note-se que, apesar do elevado número de sociedades por quotas, a soma da frota destas 50 empresas representava apenas 30% da frota detida pelo sector privado, enquanto que as restantes 18 empresas detinham cerca de 48% da frota privada do sector. Por outro lado, e apesar da origem familiar de grande parte destas empresas, tem-se vindo a assistir a uma certa tendência para a concentração das mesmas, estando actualmente 40 destas já inseridas em grupos económicos (a maior parte dos quais pertencentes a multinacionais do sector dos transportes). Estas 40 empresas detêm, no seu todo, cerca de 56,3% da frota do sector.

Esta concentração das empresas em grupos económicos do mesmo sector de actividade tem sido uma das formas utilizadas pelas empresas que, face à diminuição da procura do transporte rodoviário colectivo e às crescentes exigências em termos de qualidade por parte dos clientes, tentam manter uma performance financeira mais ou menos equilibrada à custa da redução de custos. A inserção em grupos permite-lhes obter algumas economias de escala, quer aquando da negociação com os fornecedores, quer na prestação de serviço aos utentes (rentabilizando melhor as frotas afectas às carreiras regulares). Por outro lado, assiste-se à compra de empresas como forma de eliminar a concorrência em certas linhas e ganhar o monopólio das mesmas. Como exemplo, pode-se referir a compra da empresa Joaquim Gomes Calçada e Filhos, Lda, pela Transdev, em Agosto de 2004, que permitiu ficar com o monopólio da linha Arouca – São João da Madeira e eliminar a concorrência da mesma na linha São João da Madeira – Porto (tendo sido efectuada uma parceria de exploração com o outro operador com concessionário desta linha).

Também a indefinição que o sector actualmente atravessa em relação às implicações da introdução do futuro Regulamento Comunitário para o sector está a contribuir para esta concentração, na medida em que os empresários, nomeadamente os das empresas de maior cariz familiar, estão conscientes de que as suas empresas não estão dotadas de

meios humanos, materiais e financeiros para fazerem face às futuras exigências ditadas pela Comunidade Europeia. O acumular de anos de má gestão de muitas destas empresas leva a situações insustentáveis do ponto de vista de solvência financeira.

Assim, é com naturalidade que o mercado assiste a um movimento de concentração de empresas pela via da aquisição, sobretudo na faixa litoral do país.

No que respeita à localização geográfica das empresas, e respectivas zonas de actuação, existe uma grande concentração das mesmas na faixa litoral que vai de Lisboa a Viana do Castelo, destacando-se nesta faixa o Grande Porto e a Grande Lisboa. Na zona do interior do País destaca-se a zona entre Castelo Branco e Guarda, e a sul do Rio Tejo a exploração dos transportes rodoviários está praticamente concentrada num dos grupos do sector. Refira-se que para os grandes grupos multinacionais as empresas do interior do país não são apetecíveis do ponto de vista da aquisição. O que diferencia as empresas em termos de rentabilidade da frota, com consequências nas performances financeiras prende-se essencialmente com o facto de a zona predominante de actuação da empresa ser interior ou litoral.

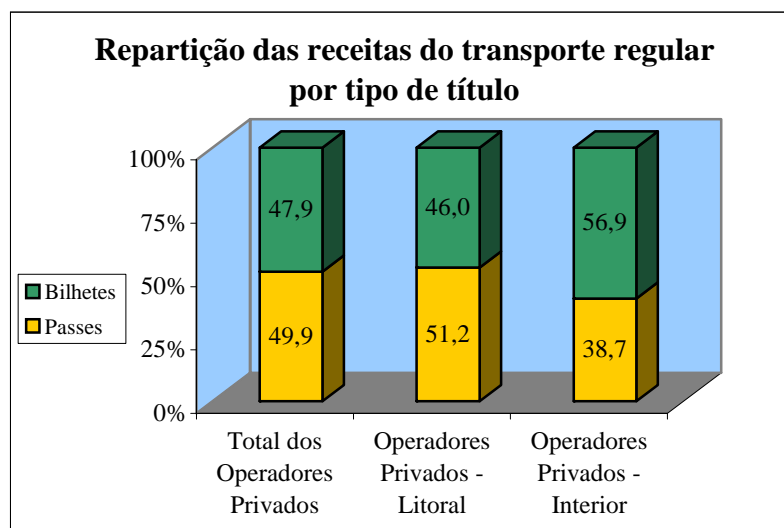


Gráfico 1.3 – Repartição das receitas do transporte regular por tipo de título. ANTROP

No que respeita à repartição das receitas do transporte regular por tipo de título de transporte utilizado verifica-se que, analisando os operadores totais e os que operam essencialmente no litoral do país, há uma repartição equitativa entre os bilhetes e os passes (respectivamente, 48% e 50% para o total e 46% e 51% no litoral), assumindo os bilhetes um peso mais significativo (cerca de 57%), no caso dos operadores situados no interior do país. Estes valores podem revelar as seguintes situações:

- no interior há um menor número de pessoas a utilizar sistematicamente o transporte colectivo de passageiros e quando o faz recorre então ao bilhete;

- no interior é menor o número de utentes que, por excelência, utiliza o passe (os estudantes), comparando com os restantes utentes (trabalhadores e utilizadores pontuais).

As receitas por veículo são praticamente absorvidas pelos custos de manutenção, combustíveis e de pessoal.

O excedente é quase inteiramente absorvido pelas amortizações, originando uma rentabilidade operacional diminuta.

Por sua vez, a rentabilidade operacional é captada pelos encargos financeiros resultantes dos financiamentos obtidos, financiamentos em grande parte destinados à renovação de frotas – daí os resultados correntes das empresas, reduzidos ou negativos.

Assim, ao contrário do que se poderia supor, ao analisar as taxas de rentabilidade por zonas de actuação, verifica-se que estas são superiores nas empresas que exercem a sua

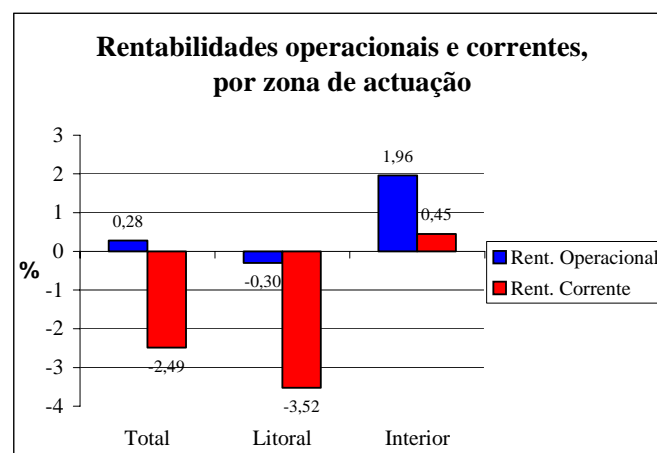


Gráfico 1.4 – Rentabilidades operacionais e correntes, por zona de actuação.

actividade predominantemente na zona interior do País. Esta melhor *performance* das taxas de rentabilidade (não obstante em termos absolutos as receitas por veículo e por passageiro km serem inferiores à média nacional) deve-se essencialmente ao facto dos custos totais por veículo serem mais baixos para estas empresas do que para as que operam em zonas litorais, onde o custo da mão-de-obra é mais elevado e os congestionamentos são também maiores (com consequências directas no custo total do combustível).

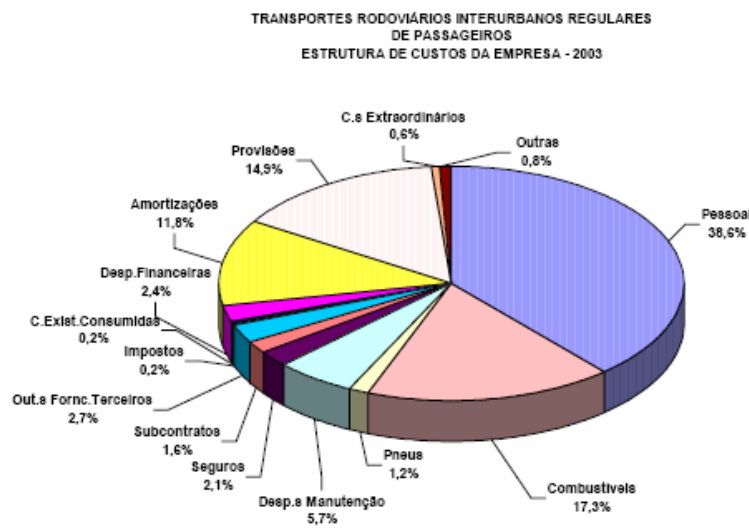


Gráfico 1.5 - Estrutura de custos geral de uma empresa de transporte público de passageiros. DGT, 2003.

Relativamente à estrutura de custos tipo, em 2003, o pessoal representava 38,6% dos mesmos, sendo o maior custo, seguido dos combustíveis (17,8% em 2003, 22% no final de 2005) provisões e amortizações.

1.2.1 Caracterização dos recursos humanos afectos à exploração

O total de trabalhadores, em 2003, estimados como trabalhando no sector, calculados em cerca de 11 400 pessoas, diminuiu relativamente a 2001 perto de 12%.

Os motoristas representavam 69% (62% em 2000) daquele total, isto é, em média 1.05 por veículo. O pessoal de oficinas mais de 13% e o pessoal de tráfego 7%. Logo, em termos de efectivos médios, o pessoal ligado directamente com a prestação de serviço de transportes representa mais de 82%. De referir que os cobradores são 2% do total de pessoal ao serviço.

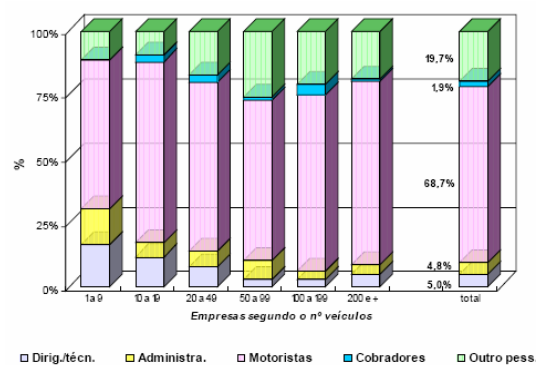


Gráfico 1.6 - Pessoal por natureza de funções, segundo a dimensão da empresa. DGT, 2003

2. FACTORES CONDICIONANTES DO SECTOR DOS TRANSPORTES COLECTIVOS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS

2.1 Leis do Sector

O enquadramento legal que tem moldado a actividade dos transportes rodoviários colectivos de passageiros radica nos diplomas legais que regulamentaram esta actividade no período subsequente à Segunda Grande Guerra. A Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945, definiu, entre outras coisas, que todos os transportes colectivos de automóveis seriam considerados como serviço público, em regime de prévia autorização do Governo e ainda que promoveria, quando o interesse público o aconselhasse, o agrupamento, por acordo, das empresas exploradoras de carreiras de automóveis, em grau conveniente, de modo a não se eliminar a possibilidade de uma competição regrada, e não faria novas concessões a empresas diferentes das existentes, salvas sempre as exigências do tráfego.

Considerou-se, também, que o Governo podia impor à empresa ou empresas que operassem em determinada região a realização de carreiras de interesse público que não tivessem sido pedidas, ou o prolongamento das concedidas, fixando a forma de uma compensação justa quando o novo serviço não oferecesse condições económicas de exploração.

Através do Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, definiu-se com precisão o Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA). Neste diploma consideram-se como transportes públicos todos os transportes, que nos termos deste regulamento não devam ser classificados como particulares, incluindo-se, nesta categoria, os transportes realizados em veículos da propriedade de entidade singular ou colectiva, da sua exclusiva conta e sem direito a qualquer remuneração directa ou indirecta. Preconizou-se ainda que os transportes de aluguer para passageiros em automóveis pesados apenas poderiam ser explorados por concessionários de carreiras regulares com veículos a estas adstritos e por “empresas de excursões”. Futuramente só seria dada a concessão de novas carreiras aos actuais concessionários ou às empresas que resultassem do seu agrupamento, salvo sempre as exigências de tráfego. A autorização para concessões que dessem lugar a concorrência com outras carreiras só era admitida quando as necessidades públicas o justificassem, considerando os interesses da coordenação dos transportes. Além disso, os concessionários de carreiras regulares (carreiras que se realizam repetida e periodicamente no mesmo percurso) salvo casos especiais,

explorariam também as carreiras eventuais (carreiras que se realizam acidentalmente para suprir a insuficiência ou a falta de carreiras regulares na satisfação de necessidades momentâneas e anormais de tráfego).

Neste diploma definiu-se que, nos requerimentos pedindo a concessão de carreiras regulares, deveriam constar as tarifas, cabendo ao ministro das comunicações fixar as tarifas máxima e mínima, por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro, dos transportes de aluguer em automóveis pesados. As tarifas seriam estabelecidas tendo em atenção os vários factores que influíssem no custo do transporte, designadamente a distância a que estes se realizassem.

Em síntese, as directivas para o sector dos transportes terrestres no pós-guerra inscreviam-se na política de desenvolvimento do Governo, política de fomento e reorganização / concentração de transportes, bem como de coordenação de transportes, no quadro de uma concorrência regrada e de uma regulamentação cuidada, procurando evitar uma concorrência ruínosa e, no caso específico dos transportes de aluguer para passageiros em automóveis pesados a serem explorados por concessionários de carreiras regulares, criar condições para que pudessem desenvolver a sua actividade de forma rentável e contribuir para o desenvolvimento do País.

Desta génese histórica, resultam dois pontos a ter em conta no sector do transporte público de passageiros:

- o valor das concessões de uma empresa, como cotação da mesma em termos de mercado;
- os valores fixados por decreto para as tarifas (até ao limite de 50 Kms, no caso do rodoviário de passageiros).

No âmbito dos transportes colectivos rodoviários de passageiros introduziram-se, no fim de 1975, os passes sociais (Portaria n.º 783-A/75 de 30 de Dezembro).

Nesta portaria afirma-se que se procurou defender as classes de rendimentos mais baixos, através da criação de passes sociais a preços reduzidos (passes sociais na Carris e na STCP para as áreas urbanas de Lisboa e Porto), de modo a minorar os efeitos dos aumentos das tarifas.

A partir do fim de 1976, ampliou-se o âmbito dos passes sociais, abrangendo na área urbana de Lisboa a Carris e o Metropolitano e na área suburbana de Lisboa a Rodoviária Nacional e a Transtejo, tornando “viável a criação de passes intermodais a preços reduzidos, cuja aplicação será progressivamente alargada a zonas cada vez mais vastas no decurso do ano de 1977” (Portaria n.º 779/76 de 30 de Dezembro).

Saliente-se ainda a criação do cabaz de compras (Resolução n.º 51-D/77, de 28 de Fevereiro) destinado a manter o preço de um conjunto de bens essenciais e a proteger, deste modo, os estratos populacionais de menores rendimentos.

É de referir que, após a revolução de Abril de 1974, verificaram-se profundas alterações institucionais na economia de que se realça o processo de nacionalizações iniciado em Setembro de 1974. Neste domínio, nacionalizaram-se 92 empresas de transporte rodoviário em 1975, tendo-se processado a fusão dessas empresas e dando origem à Rodoviária Nacional, E.P., empresa cuja lógica de funcionamento foi, sobretudo, subordinada a critérios de actuação de natureza social em detrimento de critérios de rentabilidade.

Desde o fim da década de 70, a tendência em todo o mundo capitalista foi no sentido da desregulamentação, da privatização e da redução do papel do Estado na actividade económica e, no caso de Portugal, esta tendência foi reforçada pela integração na CEE. No âmbito dos transportes terrestres, é aprovada a Lei n.º 10/90, de 17 de Março – Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres – destinada a substituir a Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945.

Segundo esta Lei, a organização e o funcionamento do sistema de transportes terrestres têm por objectivos fundamentais assegurar a máxima contribuição para o desenvolvimento económico e promover o maior bem-estar das populações e, entre os princípios básicos orientadores, realça-se que as actividades das empresas, públicas ou privadas, produtoras de serviços de transportes desenvolver-se-ão em regime de ampla e sã concorrência, liberdade de estabelecimento, autonomia de gestão e justa rentabilidade dos investimentos efectuados, salvas as restrições determinadas por reconhecido interesse público.

Considera-se ainda, nesta lei, que às empresas que explorem actividades de transportes que sejam qualificadas de serviço público podem ser impostas obrigações específicas, relativas à qualidade, à quantidade e ao preço das respectivas prestações de serviço, alheias à prossecução dos seus interesses comerciais, devendo, nestes casos, ser compensadas pelos encargos suportados na decorrência dessas obrigações específicas.

No domínio da exploração dos transportes regulares de passageiros urbanos e locais precisa-se o âmbito das competências dos municípios ao considerar-se que este serviço público é explorado pelos municípios respectivos, através de empresas municipais ou mediante contrato de concessão ou de prestação de serviços celebrado com empresas transportadoras devidamente habilitadas.

Quanto aos transportes regulares locais são também considerados serviços públicos, devendo ser explorados por empresas transportadoras devidamente habilitadas através de contrato de concessão ou de prestação de serviços celebrado com o respectivo município.

Estas orientações inserem-se no processo de reforço à descentralização do Estado, através de atribuição de novas competências às autarquias, de que é exemplo também a transferência para os municípios de mais competências no domínio da organização, funcionamento, controlo e financiamento dos transportes escolares, consagradas no Decreto-Lei n.º 294/84, de 5 de Setembro, no qual se estabelece que compete às câmaras municipais elaborar e aprovar o plano de transportes escolares, deliberar sobre a concessão de circuitos especiais e reajustar as redes de transportes escolares já aprovadas.

De acordo com o referido diploma, a actividade de transporte público rodoviário de passageiros ou por conta de outrem só pode ser exercida por empresas licenciadas para o efeito pela DGTT. Esta licença é titulada por um alvará ou por uma licença comunitária, respectivamente para o transporte público nacional ou internacional, emitidos por um prazo não superior a cinco anos, intransmissíveis e renováveis mediante comprovação de que se mantêm os requisitos de acesso à actividade.

Por outro lado, no quadro das privatizações que se vieram a realizar no país, iniciou-se a privatização das empresas dos transportes rodoviários de passageiros a partir de 1992, tendo-se realizado as seguintes privatizações⁵:

Ano	Empresa	Valor da privatização (Milhões de Euros)
1992	Rodoviária do Algarve	14,4
1992	Rodoviária do Douro e do Minho	2,7
1993	Rodoviária da Beira Litoral	9,0
1993	Rodoviária da Beira Interior	2,5
1993	Rodoviária do Tejo	9,9
1993	Rodoviária do Alentejo	16,9
1994	Rodoviária da Estremadura	16,8
1995	Rodoviária do Sul do Tejo	20,1
1995	Rodoviária de Lisboa	30,1
TOTAL (1992-95)		122,3

Tabela 2.1 – Valores das privatizações das Rodoviárias. DGTT

Sublinhe-se que até às privatizações das empresas de transportes rodoviários colectivos de passageiros iniciadas em 1992, o sector era dominado por operadores públicos

⁵ A negrito estão assinaladas as duas rodoviárias que hoje são propriedade da Transdev, tendo sido adquiridas ao mesmo tempo da CAIMA, constituindo as três unidades operacionais de negócio principais no sector rodoviário da empresa em Portugal.

orientados mais por critérios de natureza social do que por critérios de rentabilidade empresarial.

Por isso, os operadores públicos não pressionavam as entidades governamentais para que as tarifas tivessem em conta os custos que as empresas tinham de suportar para prestar o serviço de transporte, pelo que o sector foi-se deteriorando financeiramente.

O sector dos transportes rodoviários, que tinha ficado muito debilitado a partir das nacionalizações, passa, a partir das privatizações, a ter peso na actividade do sector e começa a pesar nas orientações governamentais a definir para o sector.

As políticas seguidas no âmbito do transporte rodoviário foram sobretudo de natureza reactiva, aumentando e melhorando a rede viária, procurando-se reduzir os impactos mais perturbadores provocados pelo crescimento do parque automóvel, não se tendo implementado medidas efectivamente dissuasoras da utilização do automóvel nas zonas urbanas nem promotoras da utilização racional do sistema de transportes, nomeadamente do de transporte público de passageiros.

2.2 Evolução dos preços da bilhética

Não obstante os preços dos títulos dos transportes colectivos rodoviários regulares de passageiros mais significativos terem ficado abaixo da inflação, estes transportes vieram a perder importância, uma vez que têm revelado fragilidades muito significativas e de natureza diversa (velocidade reduzida, falta de qualidade, intermodalidade deficiente ou inexistente...).

A situação actual do sector traduz-se numa incapacidade de gerar meios financeiros que lhe permitam uma renovação acentuada da sua frota e alcançar um desenvolvimento sustentável, assim como prestar um serviço de qualidade aos seus clientes.

No domínio dos transportes, tomando por aferidor vários aumentos tarifários (para os títulos de transporte mais significativos na região de Lisboa e do Porto) face ao aumento do índice de preços no consumidor, verifica-se a seguinte evolução para os bilhetes simples e passes:

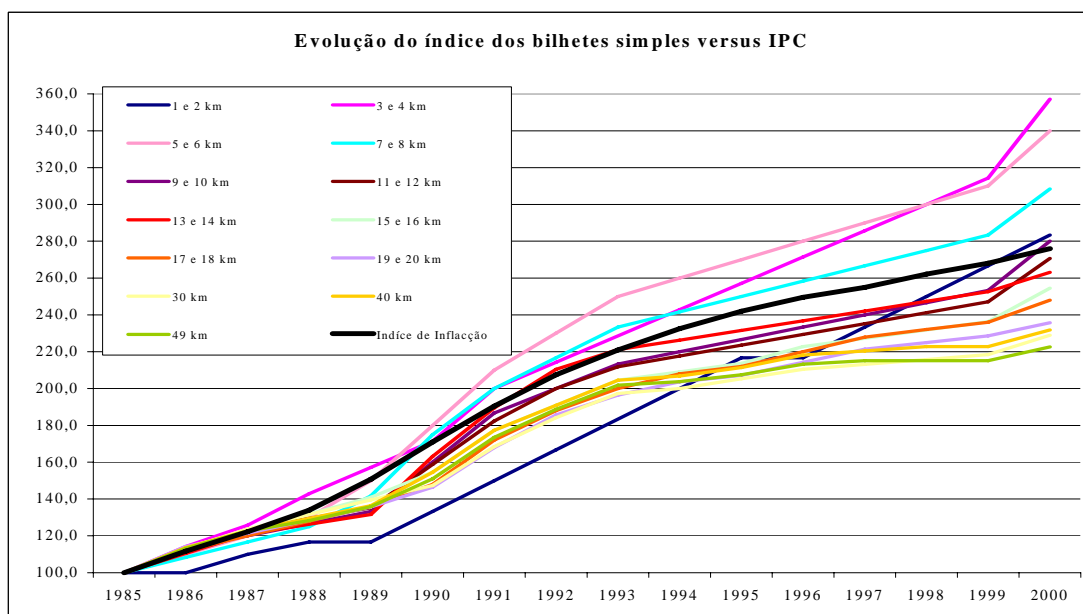


Gráfico 2.1 - Evolução dos preços dos títulos de transporte mais significativos da região de Lisboa e do Porto – Transporte interurbano. DGT

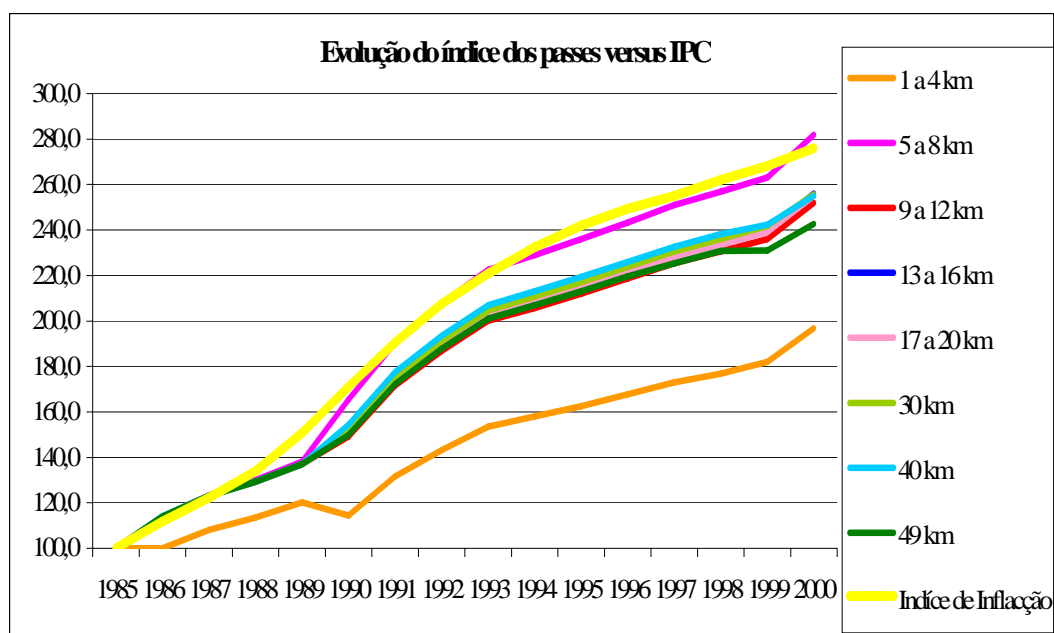


Gráfico 2.2 – Evolução dos preços dos títulos de transporte mais significativos da região de Lisboa e do Porto – Transporte interurbano. DGT

Dos dados disponíveis na DGT, relativamente aos diferentes preços mais frequentes para os anos 1985 a 2000, retira-se que a evolução de grande parte do preço das tarifas não tem acompanhado a evolução do I.P.C.

Note-se que, os dados anteriores (que não contemplam o início da década de 80, em que se fizeram sentir os efeitos dos ajustamentos económicos do acordo do país com o

Fundo Monetário Internacional) mostram que a tendência dos preços dos bilhetes simples para os percursos mais curtos (até seis km) é a de superarem a inflação, enquanto que os percursos mais longos têm tido um crescimento inferior ao I.P.C., apesar da ligeira recuperação verificada em 2000, na maior parte dos bilhetes simples. Também no que respeita aos bilhetes pré-comprados se verifica que há uma tendência para acompanhar o I.P.C. nos percursos mais curtos, mas para os percursos mais longos as diferenças entre a evolução das tarifas em relação ao I.P.C. acentuam-se, com este último a crescer a um ritmo mais elevado que a taxa de actualização das tarifas. Quanto às assinaturas ilimitadas, a tendência registada foi a de os preços progredirem abaixo da inflação, com excepção do segmento de cinco a oito km, em 2000, devido ao aumento tarifário verificado nesse ano.

Nova tabela de preços em vigor a partir de 1 de Janeiro de 2006									
Novas Tarifas Janeiro de 2006									
Kms	Bilhete Simples				Passes Mensais			Pré-Comp.	
	Inteiro		Meio		Ilimitado			10 viag.	
	anterior	actual	anterior	actual	anterior	actual	Excepções	anterior	actual
Até 2	0,60	0,65	0,30	0,35	20,40	21,00		5,40	5,85
3 a 4	0,90	0,95	0,45	0,50	20,40	21,00		8,10	8,55
5 a 6	1,25	1,25	0,65	0,65	28,90	30,00		11,25	11,25
7 a 8	1,35	1,40	0,70	0,70	28,90	30,00		12,15	12,60
9 a 10	1,45	1,50	0,75	0,75	37,10	38,00		13,05	13,50
11 a 12	1,55	1,60	0,80	0,80	37,10	38,00		13,95	14,40
13 a 14	1,65	1,70	0,85	0,85	45,75	47,00		14,85	15,30
15 a 16	1,75	1,85	0,90	0,95	45,75	47,00		15,75	16,65
17 a 18	2,00	2,00	1,00	1,00	54,05	55,00		18,00	18,00
19 a 20	2,10	2,15	1,05	1,10	54,05	55,00		18,90	19,35
21 a 22	2,30	2,30	1,15	1,15	61,85	63,00		20,70	20,70
23 a 24	2,40	2,45	1,20	1,25	61,95	63,00		21,60	22,05
25 a 28	2,60	2,60	1,30	1,30	69,15	71,00		23,40	23,40
29 a 32	2,70	2,75	1,35	1,40	75,90	77,00	S.M. Feira - Porto	24,30	24,75
33 a 36	2,90	2,90	1,45	1,45	82,15	84,00		26,10	26,10
37 a 40	3,10	3,10	1,55	1,55	88,30	88,00	S.J. Madeira - Porto	27,90	27,90
41 a 44	3,30	3,30	1,65	1,65	91,00	93,00	O. Azeméis - Porto	29,70	29,70
45 a 48	3,45	3,50	1,70	1,75	94,60	96,00		31,05	31,50
49 a 52	3,50	3,60	1,75	1,80	96,70	99,00		31,50	32,40
53 a 56	4,10	4,20	2,05	2,10	105,00	110,00	AROUCÁ - PORTO	36,90	37,80
57 a 60	4,15	4,25	2,10	2,15	105,00	110,00		37,35	38,25
61 a 65	4,30	4,35	2,15	2,20	105,00	110,00		38,70	39,15
65 a 70	4,40	4,45	2,20	2,25	105,00	110,00		39,60	40,05
71 a 75	4,40	4,45	2,20	2,25	105,00	110,00		39,60	40,05
75 a 80	4,50	4,55	2,25	2,30	105,00	110,00		40,50	40,95
81 a 85	4,70	4,75	2,35	2,40	105,00	110,00		42,30	42,75
86 a 90	4,90	4,95	2,45	2,50	105,00	110,00		44,10	44,55
91 a 95	4,95	5,00	2,45	2,50	105,00	110,00		44,55	45,00
96 a 100	5,00	5,05	2,50	2,55	106,00	111,00		45,00	45,45
101 a 110	5,10	5,15	2,55	2,60	106,00	111,00		45,90	46,35
111 a 120	5,30	5,35	2,65	2,70	106,00	111,00		47,70	48,15
121 a 130	5,50	5,55	2,75	2,80	106,00	111,00		49,50	49,95
131 a 140	5,60	5,65	2,80	2,85	106,00	111,00		50,40	50,85
141 a 150	5,65	5,70	2,80	2,85	106,00	111,00		50,85	51,30
151 a 160	5,90	5,95	2,95	3,00	106,00	111,00		53,10	53,55

Tabela 2.2 - Exemplo de uma tabela tarifária em que, a partir dos 50 Km, os preços são livremente fixados pelo operador, de acordo com a lei. CAIMA

Atendendo a que existe uma nítida predominância de utilizadores de passes nos transportes rodoviários regulares de passageiros e que na fase de criação desses passes foram fixados preços reduzidos para os mesmos, esta perda continuada no domínio tarifário face à inflação traduz-se numa deterioração financeira das empresas, uma vez que a redução não foi compensada pelo aumento dos passageiros transportados; bem pelo contrário verificou-se uma perda acentuada de passageiros km.

2.3 Número de clientes decrescente

Os elementos que a seguir se inserem reflectem a evolução do transporte rodoviário de 1992 a 1999.

	Unidade	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Passageiros Transportados	10 ³	379789	426647	382249	353584	353642	202142	183707	213834
Passageiros Km	10 ⁶	5394	4059	3949	3489	3538	2631	2473	2904

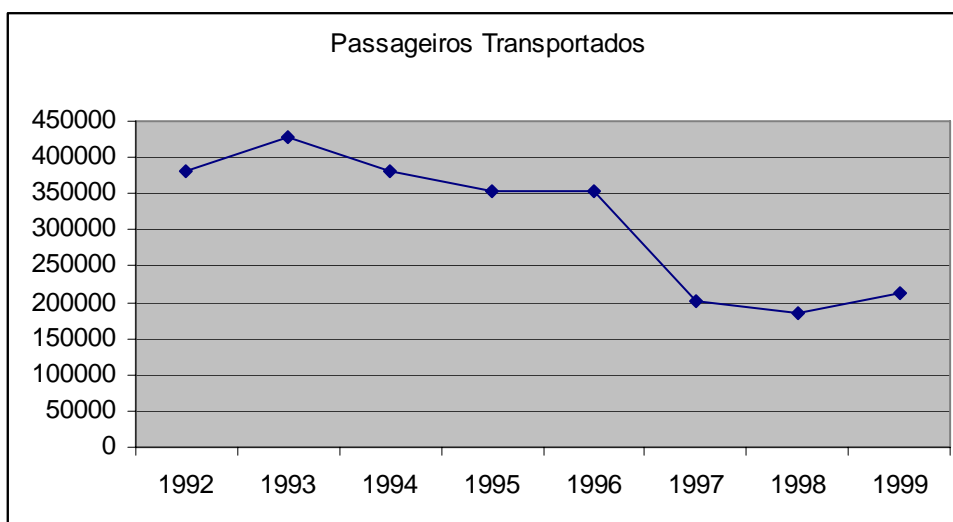


Gráfico 2.3 – Evolução do número de passageiros transportados, universo ANTROP, de 1992 a 1999. ANTROP

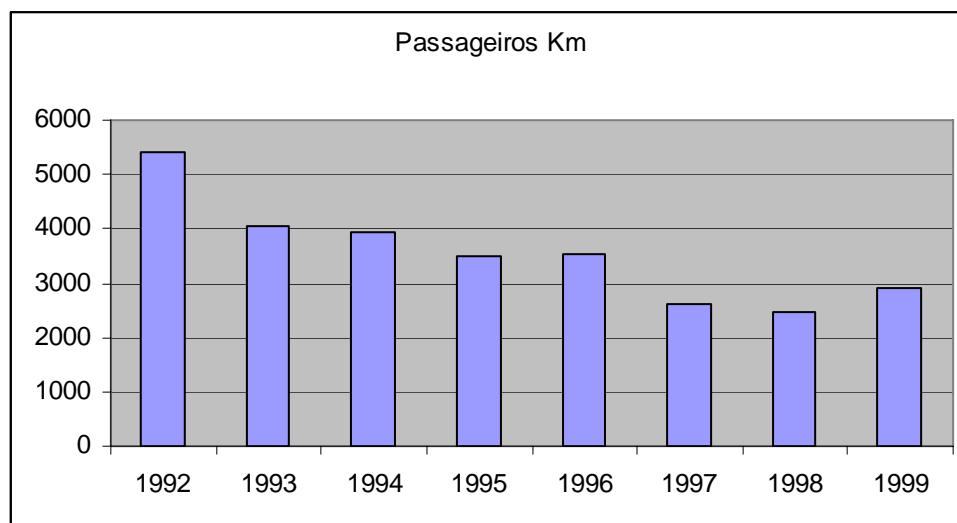


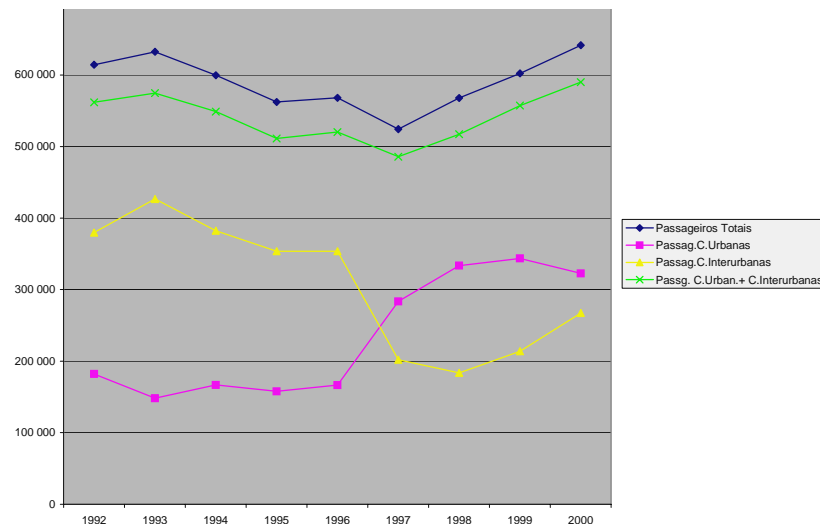
Gráfico 2.4 – Evolução do número de passageiros KM, universo ANTROP, de 1992 a 1999. ANTROP

Da análise do Gráfico 2.3, no universo das empresas associadas à ANTROP, a perda de passageiros no transporte rodoviário é notório, entre 1992 e 1999. Também se constata que além de viajarem menos, os passageiros também usam este meio de transporte para deslocações mais curtas, e daí a evolução patente no Gráfico 2.4.

Da análise do Gráfico 2.5, conclui-se que o número total de passageiros em carreiras urbanas e inter-urbanas demonstra um leve crescimento, situando-se, em termos médios,

nos 600 mil. O número de passageiros nas carreiras interurbanas decresceu, embora apresente uma retoma a partir de 1998. Nas carreiras urbanas o número de passageiros tem vindo a aumentar.

Gráfico 2.5 – Evolução do número de passageiros por tipo de carreira ANTROP, de 1992 a 2000. ANTROP



2.4 Sector com produtividade decrescente

Uma convenção colectiva, cristalizada no tempo, não vê facilitada a sua revisão pela negociação, face à lei geral que a enquadra, levando a que o sector vá perdendo competitividade e produtividade.

As características especiais deste sector, que não encontram a necessária consagração contratual ou legal são:

- a natureza pendular da actividade, com peso mais acentuado nas áreas suburbanas e mesmo urbanas;
- a significativa subocupação dos meios fora dos picos de actividade;
- a discrepância entre os tempos efectivo trabalho e de serviço ou do tempo remunerado que lhe corresponde;
- os intervalos característicos da actividade.

Há desajustamentos motivados por:

- frequente desvirtuamento da natureza do trabalho suplementar e dos correspondentes parâmetros de prestação;

- sobrecurso económico-financeiro daí decorrente, por recursos humanos acima do necessário;
- custos, por vezes psicológicos, por parte dos trabalhadores, por períodos de disponibilidade;
- peso nas compensações face à remuneração efectiva que não é usual.

As coimas nem sempre são justificadas em matérias que não têm a ver com segurança e fazem tábua rasa das condições de tráfego e dos interesses dos passageiros, tal como acontece com um atraso de horário, motivado por causas externas à empresa, mas que origina uma coima se as autoridades assim entenderem.

Importará que se encontre uma noção de tempo de trabalho adaptado à especificidade do sector e a partir dessa os necessários ajustes à flexibilidade da organização do tempo de trabalho.

Falta de mobilidade e flexibilidade na organização do tempo de trabalho com respeito pela especificidade da mesma e do regime móvel dos motoristas são assim um entrave ao seu exercício contribuindo para o decréscimo de produtividade.

2.5 Evolução do parque automóvel privado de passageiros

Em 1960 (estimativa da ACAP) existiam em Portugal 256 429 automóveis ligeiros de passageiros e veículos comerciais, número que ascendeu a 766 000 em 1973, o que representou um crescimento médio anual de 8,8%. Este crescimento do parque automóvel fica a dever-se ao acréscimo do poder de compra que permitiu a aquisição de viaturas particulares, à fluidez do tráfego, à facilidade e gratuidade do estacionamento e à titularidade do automóvel como critério representativo de estatuto social.

De 1973 a 1986, o parque automóvel em Portugal (automóveis de passageiros e veículos comerciais) cresceu em média 5,9% ao ano, atingindo 1 605 000 veículos em 1986.

Quanto ao parque total de automóveis incluindo veículos comerciais, sublinhe-se que, de 1986 a 2002, atingiu 5 150 000 veículos, segundo a ACAP, o que representa um crescimento de 196%, ou seja, um crescimento médio anual de 8%, devido ao crescimento económico verificado no País neste período e ao desenvolvimento de esquemas de financiamento que, contando com a redução das taxas de juro, contribuíram para incentivar a aquisição de automóveis.

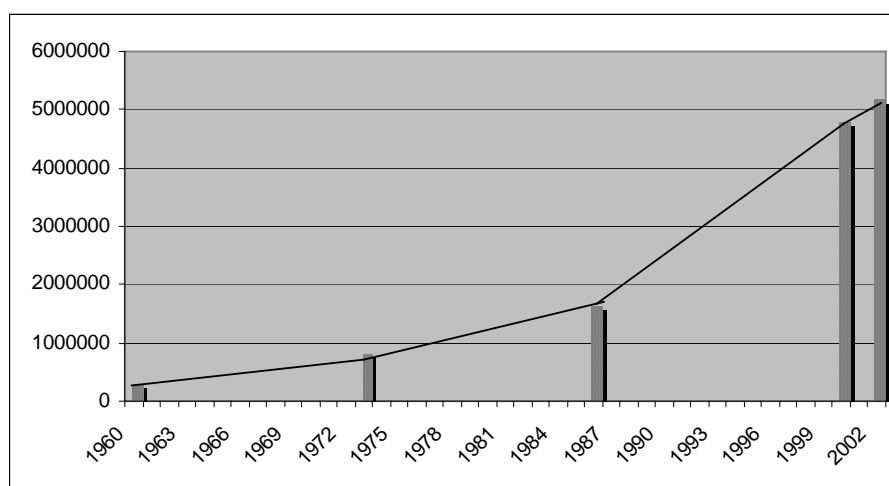


Gráfico 2.6 – Evolução do parque automóvel em Portugal, de 1960 a 2000. ACAP

Este crescimento do mercado automóvel provocou o crescimento acentuado das deslocações em viatura particular, o congestionamento do tráfego nas zonas urbanas e a saturação do estacionamento nas grandes cidades.

2.6 Não existência de Subsidição / Gasóleo profissional

Nas cidades de Lisboa e Porto, onde operam empresas públicas, as mesmas têm registado elevados prejuízos que ascenderam a 54 milhões de contos, no triénio 1998-2000, não obstante terem obtido subsídios de exploração de 12 milhões de contos nesse período, pelo que, para poderem continuar a operar, são-lhes continuamente atribuídas indemnizações compensatórias e dotações de capital elevadas. As empresas privadas, embora prestem um serviço público (e ao mesmo sejam obrigadas, pelas leis vigentes no sector), as mesmas não recebem nenhum tipo de subsidição ou indemnizações compensatórias.

Urge assim criar mecanismos que permitam de forma clara a criação do regime da contratualização das obrigações de serviço público e de mecanismos de compensação do custo social suportado pelos operadores. Uma das formas reivindicadas é a criação do gasóleo profissional. Durante o ano de 2005, o preço do gasóleo sofreu aumentos de cerca de 35 por cento, uma situação que tem agravado a situação financeira das transportadoras rodoviárias privadas de passageiros no nosso país. A actual situação é insustentável dado o peso que o gasóleo tem no universo dos custos das empresas do sector (cerca de 22%).

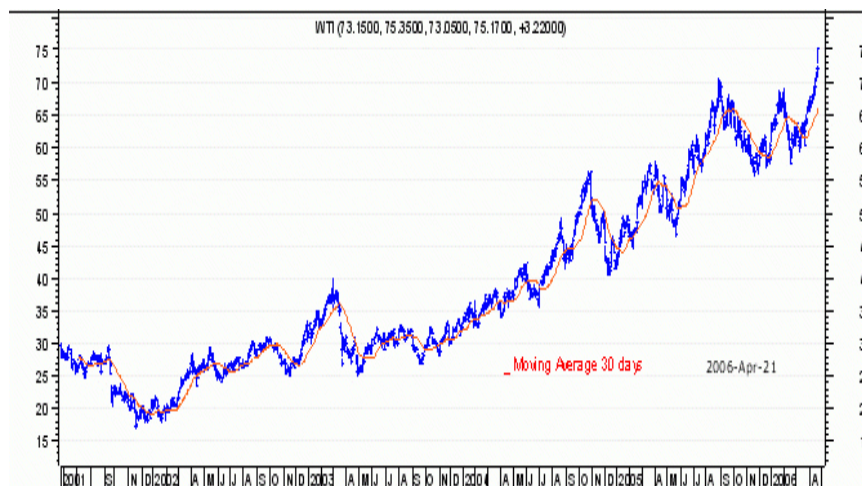


Gráfico 2.7 – Evolução do preço do crude no mercado internacional. www.stockssite.com

Numa altura em que os custos de combustível não param de crescer, uma redução deste custo pode representar bastante para qualquer operador. No caso da empresa estudada, em que o consumo médio das viaturas se situa nos 38 litros por cada 100 Kms, qualquer redução do custo do combustível, quer por via de menor consumo, associado a renovação da frota quer pela melhor adaptação do parque aos percursos regulares, quer pela diminuição do preço, é bastante importante.

2.7 Crescente peso do transporte escolar – nova lei

Verifica-se que a maior parte dos transportadores têm o seu serviço bastante dependente da existência ou não de transporte escolar. No caso da empresa estudada há a separação clara entre período de aulas e de férias escolares, com diminuição de 25% do serviço efectuado e com linhas e horários que não são realizados nessa altura. Este tipo de serviço acentua ainda os picos horários diários, obrigando muitas vezes a desdobramentos para transporte dos alunos. O problema reside em que a lógica do transporte escolar se inverteu. Passou-se da base de que se uma linha serve uma certa escola se faculta o transporte dos alunos para uma lógica de organização da oferta em clara dependência da existência ou não de procura motivada pelo transporte escolar. Por outro lado, é uma receita que nenhuma empresa dispensa, mesmo que haja graves atrasos no pagamento, por parte das autarquias, gerando muitas vezes problemas de tesouraria e de liquidez.

Face à nova lei que regula o transporte de alunos e de crianças em viaturas de transporte público de passageiros, geram-se ainda mais problemas para as empresas:

- Obrigatoriedade de haver um lugar sentado por cada criança transportada, contra a lei actual que obrigava a haver dois lugares sentados por cada três crianças e que não apresentava limitações ao facto de as mesmas poderem viajar de pé;

- Menos lugares disponíveis na viatura, por não se poder usar para transportar crianças as primeiras filas contíguas ao motorista;
- Obrigatoriedade de existência de cintos de segurança e de cadeiras de adaptação para as crianças;
- Obrigatoriedade de presença de um ou mais vigilantes, de acordo com a tipologia da viatura e do número de crianças a bordo, não estando clarificado de quem é a responsabilidade da contratação destes vigilantes, se do transportador se das autarquias ou de outras entidades responsáveis pelo transporte;
- Criação de um perfil tipo para o motorista que deve transportar as crianças, criando maior limitação de acesso à classe por força de os pré-requisitos afastarem muitos potenciais candidatos, dado que, a título de exemplo, será necessário já deter X anos de experiência para se poder efectuar transporte escolar. Dada a natureza de serviços de qualquer empresa, tal levará a que, a partir de agora, só se contratem novos motoristas já com experiência, caso contrário, os condicionalismos a que ficam sujeitos vai requerer chapas⁶ feitas por encomenda e fora dos períodos de ponta.
- etc

Todas estas alterações vêm provocar mais turbulência num sector já bastante instável. Verifique-se nas frotas quantas viaturas têm cintos de segurança e qual o custo de adaptação das mesmas. Qual o investimento que cada empresa terá que fazer para adquirir as cadeiras de adaptação?

2.8 Degradação do parque

No final do 1º semestre de 2005, a globalidade do mercado do transporte regular especializado e ocasional envolvia 170 empresas, explorando 1.050 veículos, com uma idade média da frota de 12,3 anos e correspondendo a 7,5% do número total de veículos pesados de transporte público de passageiros.

Relativamente ao transporte particular, na mesma data este segmento de mercado, totalizava 962 entidades (nas quais se incluem 168 Câmaras Municipais), explorando cada uma, em média 2 veículos, totalizando o respectivo parque 1.976 veículos com uma idade média de 12,3 anos e correspondendo a 14,2% do parque total de veículos pesados de passageiros.

⁶ Chapa é a designação da folha de serviço diário dada aos motoristas.

As 122 empresas que no final do 1º semestre de 2005 eram detentoras de concessões de transporte público colectivo de passageiros, possuíam 10.899 veículos, com uma idade média de 13,8 anos, correspondendo a 78,3% do parque total, sendo a dimensão média por empresa de 89 veículos.

A frota utilizada pelos operadores privados é basicamente constituída por veículos com 43 a 72 lugares (65,3% da frota total).

A idade média da frota dos operadores privados é, de um modo geral, elevada (13,9 anos em média), particularmente no caso dos veículos⁷ da categoria I (16,7 anos), descendo para os 12 e 13,9 anos para a categoria III e II, respectivamente. A renovação da frota tem sido efectuada, essencialmente, com a aquisição de veículos em segunda mão com idades razoáveis, substituindo assim os veículos com idades mais avançadas. Tal deve-se essencialmente ao facto de as empresas não estarem a gerar meios suficientes que possibilitem essa mesma renovação com frota nova, nomeadamente as empresas que operam no interior do País.

Na manutenção da frota assume um peso muito elevado a manutenção efectuada internamente, sendo mesmo assim mais barata do que a manutenção efectuada fora, à qual recorrem em caso de urgência ou durante o período de garantia do veículo. Tal facto implica que as empresas estejam dotadas de meios materiais e humanos capazes, o que acarreta elevados custos quer com pessoal (custos fixos), quer com materiais (custos variáveis com a manutenção de stock de peças e acessórios) para satisfazer as reparações a fazer.

De 1992 a 1999, só o parque (por conta de outrem) de veículos pesados rodoviários de passageiros em serviço detidos pelos concessionários privados cresceu a uma taxa média anual de 9,4%, com os escalões de lotação de mais de 73 lugares a apresentarem taxas de crescimento médias anuais superiores a 12% e o escalão de 43 a 72 lugares (que é o mais significativo, representando 58,1% do total da frota dos concessionários privados no final de 1999) a evidenciar 8,2%. Ainda segundo dados do INE, mesmo a

⁷ Categoria I: compreende veículos pesados de passageiros concebidos de forma a permitir a fácil deslocação dos passageiros em percursos com paragens frequentes, dispondo de lugares sentados e em pé; Categoria II: compreende veículos pesados de passageiros concebidos para o transporte de passageiros sentados, podendo, no entanto, transportar passageiros em pé, na coxia, em percursos de curta distância; Categoria III: compreende veículos pesados de passageiros concebidos e equipados para efectuar transportes de longo curso; estes veículos são concebidos de modo a assegurar o conforto dos passageiros sentados e não poderão transportar passageiros em pé.

frota das agências de viagens e serviços municipalizados, que evidenciou um aumento menos expressivo, cresceu de 1992 a 1999 a uma taxa média anual de 3,8%.

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Taxas médias de variação anual	
											1999/91	1999/92
Até 32 Lugares	Nº Veículos	147	146	158	157	148	149	139	197	217	5.0%	5.8%
De 33 a 42 Lugares		159	143	158	147	135	138	144	182	175	1.2%	2.9%
De 43 a 72 Lugares		3 055	3 031	4 384	4 497	4 502	4 523	4 587	4 995	5 265	7.0%	8.2%
De 73 a 120 Lugares		1 322	1 452	2 649	2 807	2 938	2 978	3 116	3 184	3 277	12.0%	12.3%
Mais de 120 Lugares		45	53	105	111	113	116	118	125	128	14.0%	13.4%
Total		4 728	4 825	7 454	7 719	7 836	7 904	8 104	8 683	9 062	8.5%	9.4%
Até 32 Lugares	Porcentagem	3.1%	3.0%	2.1%	2.0%	1.9%	1.9%	1.7%	2.3%	2.4%		
De 33 a 42 Lugares		3.4%	3.0%	2.1%	1.9%	1.7%	1.7%	1.8%	2.1%	1.9%		
De 43 a 72 Lugares		64.6%	62.8%	58.8%	58.3%	57.5%	57.2%	56.6%	57.5%	58.1%		
De 73 a 120 Lugares		28.0%	30.1%	35.5%	36.4%	37.5%	37.7%	38.5%	36.7%	36.2%		
Mais de 120 Lugares		1.0%	1.1%	1.4%	1.4%	1.4%	1.5%	1.5%	1.4%	1.4%		
Total		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		

Fonte: INE

Tabela 2.3 – Parque de veículos pesados rodoviários de passageiros em serviço dos concessionários privados, de 1991 a 1999. INE

A idade média do parque de veículos pesados de transporte rodoviário de passageiros, incluindo Carris e STCP, estabilizou nos últimos anos, tendo atingido 13,9 anos, no final de 1999. No entanto, note-se que de 1991 até 1996 assistiu-se a um envelhecimento progressivo da frota, como se pode observar no Gráfico 2.8.

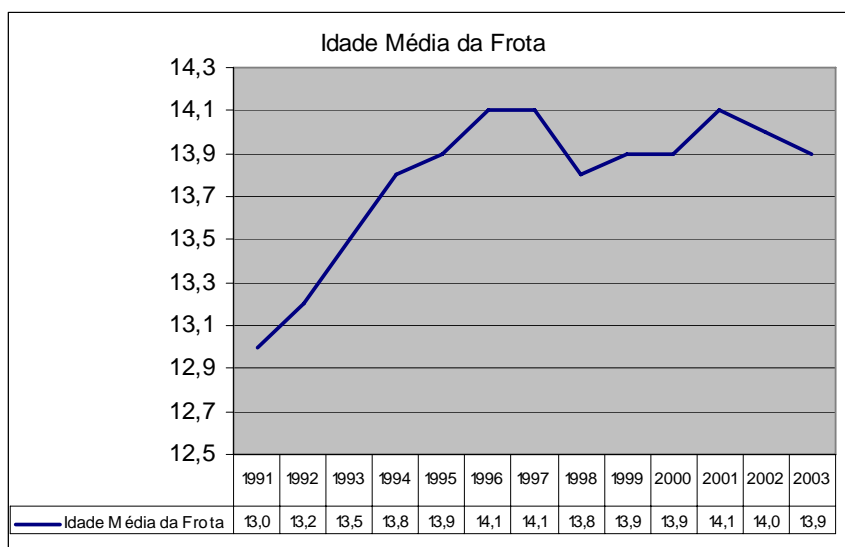


Gráfico 2.8 – Idade média do parque de veículos pesados de transporte rodoviário de passageiros, incluindo Carris e STCP. INE

Relativamente à frota, importa ainda referir que, na óptica da distância e segundo a sua utilização principal, os veículos realizaram em 2000, em média, 51 714 quilómetros, o que representa uma quebra de 3,4% face ao ano anterior. Saliente-se que 1992 a 1999 a quilometragem média anual por veículo evidenciou sempre valores superiores (ou quase) a 53 mil km (o mínimo foi atingido em 1997 com 52 929 km). Se se utilizar como referência 240 dias de utilização de um veículo por ano, verifica-se que de 1992 a 2000 os veículos utilizados principalmente para carreiras urbanas, carreiras interurbanas

e serviço de expresso / carreiras de alta qualidade efectuaram em 2000, respectivamente, uma média de 190,6 km por dia, 192,1 km por dia e 560,3 km/dia.

Quilometragem Média por Veículo por Segmento de mercado

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Total	54 651	54 695	53 398	53 368	53 812	52 929	55 841	53 553	51 714
Carreiras Urbanas	48 403	43 214	44 761	43 443	45 186	43 789	48 230	46 924	47 842
Carreiras Interurbanas	46 664	46 751	45 588	45 344	46 903	46 513	45 408	46 052	45 801
Serviço Expresso e Carreiras de Alta Qualidade	134 844	124 548	138 287	133 065	138 610	128 152	140 534	137 276	134 894
Circuitos Turísticos	38 603	36 125	32 758	40 902	28 588	38 296	33 483	54 289	43 611
Transporte Escolar e de Trabalhadores	38 699	29 666	25 738	31 541	36 041	30 882	32 499	29 821	25 839
Laçadeira	83 286	77 059	62 529	34 509	-	48 629	31 316	38 939	68 455
Excursões no país e no estrangeiro	67 490	81 976	67 048	73 944	74 187	67 447	78 462	72 194	63 960

Fonte: INE

Tabela 2.4 – Quilometragem média por veículo por segmento de mercado, de 1992 a 2000. INE

Comparando o número de motoristas e de trabalhadores com os veículos de cada empresa, obtém-se para 2000, respectivamente, 1,09 e 1,61 pessoas por veículo.

Na empresa em estudo estes rácios eram em Setembro de 2004, de 1,02 e de 1,35. Em Julho de 2005 eram de 1,07 e 1,36, detonando uma clara melhoria ao nível do número de motoristas, claramente insuficientes em Setembro de 2004.

2.9 Políticas públicas para o sector; Planeamento urbano

As tentativas de ajustamento da oferta das empresas ao mercado não é feita em termos adequados à evolução da procura, na medida em que têm muitas dificuldades na obtenção de autorização junto das entidades competentes, para reduzir nem que sejam apenas alguns horários. Esta é uma das principais críticas dos operadores privados na medida em que são obrigados a efectuar serviço público sem ter qualquer tipo de contrapartida pecuniária por parte das entidades que os obrigam a manter esses serviços. A falta de clareza ou total ausência de estratégia para o sector leva a que este seja regulado por leis completamente desactualizadas, quer temporalmente quer circunstancialmente à área em causa. Questiona-se assim qual a estratégia que existe para o sector, dado que se assiste, com os diversos governos, a um adiar de medidas que poderiam favorecer claramente o uso do transporte público de passageiros no espaço urbano, em detrimento do automóvel particular.

No que respeita à velocidade média comercial, e apesar de ter vindo a aumentar ligeiramente nos últimos anos, fruto das diversas medidas que têm vindo a ser tomadas pelos diferentes municípios no sentido de aumentar a mobilidade dos transportes públicos em detrimento do transporte individual (criação de vias BUS, vedação de algumas vias ao veículo privado, criação de parques de estacionamento na entrada das cidades etc.), esta apresenta ainda valores muito reduzidos, consoante o tipo de serviço que presta (urbanos 20 km por hora, suburbanos 25 km por hora e interurbanos 34 km por hora) – factor que se prende directamente com o maior ou menor grau de congestionamento das cidades e das vias que as servem (com consequências nefastas,

quer ao nível dos custos, agravando-os sobremaneira, quer a nível da poluição ambiental).

A conjugação da reduzida velocidade com uma intermodalidade ainda muito deficiente conduz a uma utilização excessiva do transporte individual, o que tem consequências ao nível do congestionamento das cidades.

Note-se que se uma empresa conseguir aumentar a sua velocidade média em cinco km por hora tem um ganho associado (em termos só de poupança de combustível) de cerca de menos cinco litros/100 km.

Também no domínio do planeamento urbano, a questão dos transportes é sempre tratada como uma questão secundária, sendo mais privilegiada mais a questão do transporte em viatura individual, com garantias de lugares de estacionamento e de cada vez mais vias, em vez de uma política consertada entre os diferentes agentes para todo o sistema de transporte público de passageiros. Veja-se a continuada ausência das autoridades metropolitanas de transporte de Lisboa e Porto, que nunca mais saem do papel.

2.10 Falhas na Gestão e adaptação das empresas

Uma empresa moderna será aquela que souber adaptar as ferramentas tecnológicas à sua actividade, tendo informatizado os serviços administrativos, a exploração, a bilhética, etc. Por outro lado, terá uma adequada organização contabilística.

A maior parte das empresas do universo ANTROP não possui contabilidade analítica, reflectindo as origens das mesmas, conforme já referido. Este tipo de informação de gestão só é eficaz (servindo os objectivos para os quais existe) se a empresa possuir uma organização devidamente capacitada, quer em recursos humanos, quer em meios materiais, pois há que saber recolher, tratar e utilizar toda a informação de gestão, como base para a gestão corrente e estratégica da empresa, isto é, para proporcionar o seu desenvolvimento equilibrado.

Quanto à Certificação de Qualidade, são ainda poucas as empresas que possuem ou estão em vias de possuir o seu processo de certificação.⁸

Saliente-se, ainda, que a maior parte das empresas do universo ANTROP não realiza inquéritos aos clientes para aferir a qualidade dos serviços que prestam ou para aferir a mobilidade. Tal demonstra um distanciamento em relação ao alvo final dos seus serviços – o cliente – revelando falhas de gestão e de organização, podendo estas constituir, algumas das causas para a diminuição da procura.

⁸ No caso da empresa em estudo, não tem nem há previsão à data para que tal aconteça, embora a Transdev – Metro do Porto seja uma empresa certificada.

Mesmo o serviço de gestão de inconformidades de serviço e gestão de reclamações é considerado como um aspecto secundário, contribuindo largamente para a má imagem que o sector tem junto da opinião pública.

3. CARACTERIZAÇÃO DO GRUPO E DA EMPRESA ESCOLHIDA

3.1 Transdev

A Transdev é uma multinacional de origem francesa que opera na área dos transportes ferroviários, rodoviários e fluviais. Está presente em 7 países⁹ e afirma-se como especialista em parcerias público-privadas. O volume de negócios em 2005 foi de 1450 milhões de Euros e para 2006 prevê-se que cresça para os 1800 milhões de Euros, com um volume de negócios consolidado de 800 milhões de Euros em 2005 e de 1000 milhões de Euros em 2006 (previsão). Gere uma frota de 7300 veículos e 21600 colaboradores.

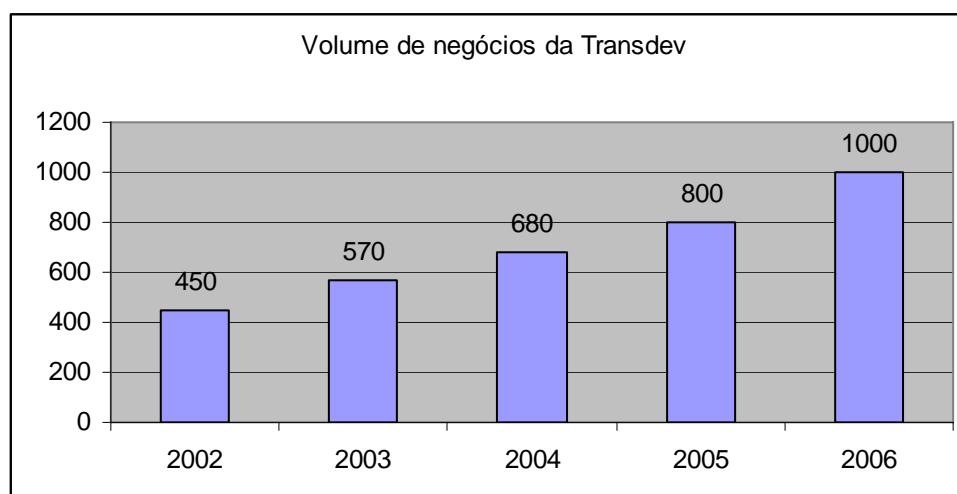


Gráfico 3.1 – Volume de negócio global da Transdev em milhões de Euros, de 2002 a 2006 (previsão). Transdev

Em Portugal está presente como operador do Metro do Porto (pré-operação e manutenção do sistema) e com 8 sociedades de transporte rodoviário, agrupadas em 3 unidades de negócio: REDM (Rodoviária de Entre Douro e Minho), CAIMA (também designada internamente por 3C por agrupar a Caima, Calçada e Charline) e RBL (Rodoviária da Beira Litoral). A Caima, RBL e REDM foram compradas em Novembro de 2002. A unidade da CAIMA, à data de aquisição, era constituída pela Caima e pela Charline, às quais se juntou a Calçada em Agosto de 2004.

⁹ França, Portugal, Espanha, Austrália, Reino Unido, Itália e Alemanha

Na área rodoviária, o grupo tem participações e opera nas redes de longa distância RENEX, Rede de Expressos, Internorte e Intercentro.

	2003	2004	2005	2006
Km (milhares)	37896	35489	34416	33628
Facturação (Milhares €)	34113	33892	33741	34482
Fact/Km	0,90	0,96	0,98	1,03
Resultados Operação (M€)	1695	3220	3301	2520
Resultado Bruto (M€)	229	2132	1977	2518

Tabela 3.1- Evolução de alguns indicadores de realização da Transdev em Portugal de 2003 a 2006 (previsão). Transdev

Portugal representa cerca de 8% do volume de negócios do grupo (o volume de negócios do grupo em Portugal é de 73 milhões de Euros em 2005, com previsão de crescer para os 81 milhões de Euros em 2006), com um total de 1190 colaboradores no final do ano de 2005 e gere uma frota de 628 viaturas (580 autocarros e 48 metropolitanos).

	2003	2004	2005	2006
Resultado das Carreiras	18878	18026	18267	18748
Custo operação	10995	11263	11191	10958
Custo condução / Km	0,29	0,32	0,33	0,33
Manutenção	3789	3278	3086	3000
Custo manutenção, em %	0,201	0,182	0,169	0,16
Custo operação / Km	0,58	0,62	0,61	0,58

Tabela 3.2- Evolução de alguns indicadores de realização da Transdev em Portugal de 2003 a 2006 (previsão). Transdev

O Grupo identifica como principais problemas actuais o aumento do preço do gasóleo, os custos com motoristas e outros agentes de condução, o declínio dos passageiros nas carreiras, sobretudo em concelhos mais do interior, os problemas de tesouraria (provocados pelas demoras de pagamento, sobretudo dos clientes da administração pública) e a diminuição do mercado de alugueres e a concorrência que se sente actualmente no mesmo. Tudo isto leva a uma perda de rentabilidade de ano para ano.

O futuro da Transdev em Portugal passa pela contratualização pública com o reconhecimento de serviço público nas áreas urbanas e peri-urbanas, subsidiação para prestação de um serviço social em zonas rurais do interior e pela concentração do mercado, com a aquisição de empresas, com directivas de aumentar a rentabilidade, qualidade e segurança do serviço prestado, respeito pelo ambiente, inovando em termos de mercado, implementar a intermodalidade e com uma aposta nos seus quadros técnicos como forma de sustentar este desenvolvimento.

Não estão também excluídas as participações no capital de empresas de autocarros de pequena e média dimensão e também das grandes empresas de transporte público, dependendo do evoluir futuro do mercado. Resumidamente, a intenção da Transdev em Portugal é crescer rapidamente para ser a maior empresa do sector rodoviário de

transporte público de passageiros e tal passa por aquisições, não olhando à dimensão das empresa-alvo.

3.2 CAIMA

A actual empresa CAIMA (associada da ANTROP), que aparece legalmente a 3 de Setembro de 1986, foi constituída a partir da União Rodoviária do CAIMA. A U.R. CAIMA, por sua vez, resultou da fusão de 2 empresas em 28 de Janeiro de 1956:

- - Auto Viação Pacense, Lda (Oliveira de Azeméis)
- - António Cândido Soares de Almeida, Lda (Vale de Cambra)

Em Novembro de 2002 foi adquirida pela multinacional Transdev, estando já englobada na CAIMA a Charline. Desde o momento em que tomou posse, a Transdev tenta adaptar a CAIMA à sua “cultura” de estar no mundo dos transportes, com uma definição clara e baseada em factores racionais da oferta, acolhimento e informação permanente aos clientes e público, organização interna e respeito pelas normas de segurança e ambiente.

Tal tem sido difícil dado o choque que há com o passado da CAIMA, com regras bastante próprias e uma forma característica de estar no mercado típico de uma empresa de origem privada, com um sistema legal para o sector que não é facilitador de alterações à oferta, num emaranhado de legislação laboral genérica completamente desajustada ao sector. Tudo isto com as adversidades já indicadas para o sector, desde o decrescer do número de clientes até à concorrência do automóvel privado.

Por outro lado, é a tentativa de mudança profunda de uma empresa com a adversidade dos custos de exploração serem maiores relativamente a um passado recente, que no caso da CAIMA se fica sobretudo a dever à legalização das rubricas do complexo salarial dos motoristas, renovação da frota, renovação ou mudança de instalações com especial enfoque para uma nova oficina, custos do downsize do pessoal excedentário e desadequado às funções, custos de modernização e incremento brutal do custo do gasóleo.

3.2.1 A alteração da oferta

No sentido de adaptar à realidade actual a oferta da CAIMA, têm sido efectuados diversos estudos, desde 2004, que permitiram criar uma nova rede sobre outra que já tinha, em muitas linhas, quase 50 anos sem sofrer alterações.

Por outro lado, como a CAIMA resultou da fusão de 2 empresas e grande parte do mercado-alvo é o Porto (entrada pela Av. da República em V. N. Gaia) havia pouca lógica na forma como estava organizada a oferta, ou seja, havia ligações directas de Vale de Cambra ao Porto, de Oliveira de Azeméis ao Porto, de Arouca ao Porto, etc, com horários da mesma empresa concorrentes entre si a partir de São João da Madeira e no sentido inverso, do Porto até São João da Madeira, ponto de passagem de todas as linhas.

Com estudos aprofundados¹⁰ foi possível reformular a totalidade da rede, oferecendo soluções mais adaptadas à procura.

O que se constatou	O que se pretendia com as alterações
A oferta estava desajustada à procura ; A Rede estava pensada num conceito de linha a linha; Ponto central da rede em S. J. Madeira; Viagem tipo de curta distância; Frequência de horários irregular;	Melhoria da oferta ao cliente; Frequência regular dos horários; Melhora da oferta nas horas de ponta; Facilidade de utilização da rede e flexibilidade com a introdução de pontos de ligação.

Em Agosto de 2004 é adquirida a empresa Joaquim Gomes Calçada e Filhos, Lda, sediada em Arouca. Com esta aquisição, é eliminada a concorrência na linha Arouca – Porto, por São João da Madeira, ficando a Transdev / CAIMA com o monopólio da mesma. A aquisição em causa demonstrou bem as dificuldades em que se encontram a maior parte das empresas de origem familiar, dado que para além de um quadro de insolvência financeira, a empresa tinha a parte social bastante afectada, com salários e subsídios em atraso, com tarefeiros a prestar serviço sem que para isso estivessem habilitados e com uma frota em muito mau estado de manutenção. A maior parte das viaturas foram imediatamente abatidas ou tiveram de ser alvo de reparações avultadas. A idade média da frota da Calçada à data de aquisição rondava os 22 anos. A partir da data de aquisição a empresa passa a integrar a unidade de negócios da CAIMA (começando a designar-se internamente por 3C, que resulta do facto do nome das 3 empresas desta unidade começar por “C”).

¹⁰ Com caracterização do motivo de deslocações, variações da procura ao longo do ano, tipo de bilhética utilizada, número de passageiros com recurso a matrizes O/D, receitas por horário e linha, linhas em que é possível fazer parcerias com a concorrência.

O dia 1 de Novembro de 2004 é outra data assinalável no historial da CAIMA, por quatro motivos:

- Introdução da REDE VERDE;
- Introdução das Chapas no serviço de escala;
- Introdução das “Folhas de Ponto Mensal” para registo de todo o trabalho dos motoristas e outros funcionários que efectuem condução de transporte público de passageiros, o que permitiu legalizar de imediato as horas extras efectuadas e racionalizar e legalizar também o pagamento do Agente Único;
- Primeira parceria da CAIMA com outro operador, nomeadamente com a Auto-Viação do Souto, na linha de São João da Madeira para o Porto.



Figura 3.1 - Rede da CAIMA em 1 de Novembro de 2004. As cores estão assinaladas às linhas reformuladas nessa data. A rosa velho estão todas as linhas não reformuladas à data.

A Rede Verde resultou do estudo efectuado pela empresa OPT / FEUP e a Transdev. Foram identificados problemas de regularidade de horários, sobreposições de oferta, falta de cadência. Assim, reformularam-se 8 linhas de maior movimento com uma oferta racional de horários, cadências e sem concorrência. São João da Madeira passa a funcionar como ponto central de ligação para toda a rede e introduz-se de uma forma mais generalizada na oferta ao público a “ligação”, ou seja, a linha São João da Madeira – Porto passa a ter ligações das circulações que vêm de Oliveira de Azeméis, da carreira de Arouca, de Vale de Cambra, etc. O inverso também acontece, ou seja, as carreiras do Porto para São João da Madeira, quer pela estrada nacional quer pela auto-estrada passam a dar ligação a outras carreiras. Com a reformulação da oferta, perde peso Oliveira de Azeméis, que até aí era o ponto principal de toda a rede.

As “novas” linhas que tiveram início a 1 de Novembro foram:

- Linha Cinzenta: Porto – S. J. Madeira p/ E.N.1
- Linha Vermelha: S.J. Madeira – V. Cambra p/ Carregosa
- Linha Verde: Arouca – S.J. Madeira p/ Carregosa
- Linha Roxa: Aveiro – Albergaria p/ Águeda
- Linha Castanha: O. Azeméis – V. Cambra p/ Ossela e Carregosa
- Linha Laranja: S.J. Madeira – O. Azeméis p/ Faria e Bustelo
- Linha Amarela: Aveiro – O. Azeméis por Albergaria
- Linha First Class assinalada a azul, Porto – São João da Madeira pela A.E., parceria Transdev / Auto Viação do Souto

Ao nível da bilhética a empresa continua a utilizar as réguas de bilhetes a bordo, os pré-comprados em cadernetas de 10 unidades, os passes sociais mensais de viagens ilimitadas e os passes escolares. As máquinas existentes nas viaturas são da marca ALMEX, com e sem memória embutida (as de memória não embutida utilizam cassetes próprias, onde para além de estar registado a tabela de tarifas em uso, ficam registadas todas as operações de venda). Com este sistema, torna-se deveras complicada a extracção de dados, de forma que não constitui um instrumento de gestão e planeamento corrente.

3.2.2 Instalações administrativas e oficina

O facto de São João da Madeira passar a ser o ponto nevrálgico, (em detrimento de Oliveira de Azeméis) levou a que em Outubro de 2005 a CAIMA efectuasse a mudança dos seus serviços administrativos para o Centro Coordenador de Transportes de São

João da Madeira, onde também se passou a situar a sede da Transdev em Portugal. A mudança também foi, ao mesmo tempo, da sede social da CAIMA.

Em 2006 será efectuada a mudança das instalações da oficina, dado que estas para além de estarem completamente desactualizadas, se situam no centro de Oliveira de Azeméis, ao lado de um jardim – escola / infantário da Santa Casa da Misericórdia, num reflexo de total falta de gestão do planeamento urbano.

CAIMA - Transportes, S.A.				ESCALA DE SERVIÇO	
Data: 11 de OUTUBRO de 2004				Dia da Semana: 2ª FEIRA	
Nº	VIATURA	MOTORISTAS	ALUG.Nº	CHAPA Nº	SERVIÇO A EFECTUAR
53	87-74-NN				Porto
73	ST-41-96	Mário		9122	Pigeiros 715+13+14+S João 11+1330+1730+1830+Cur. 735+810+16 p/Mdb*
81	NM-50-82				Azenha
82	59-48-SL	João II			S Vicente 815-S João-S Vicente+S João 1335+Caçapais 14+Desd+S João 1730+Fajões 18+S João-Caçapais 1930
83	59-49-SL	Mamuel			P Vale+S Vic-S João+CALIFA 740+Marçoça 8-Ciclo Curuj +S João-Fajões 1240+Ciclo Fajões 1330+Ciclo Curujões 17+Orn° 1725-S João 1745-S Vic+Portela-S Vic. 1845 (Lig
84	59-50-SL	Ant. Amaral		9014	Pardoso-Válgea-Orar (Carreira da Charline)
87	EU-37-41				Azenha
89	EU-37-47				OFF- Radiador desde 07/10/04
91	EU-37-51				Azenha
102	SS-48-67	Sandra		9183	Stª Luzia 750+S João 12+Furadouro 1315+CALIFA 17+Cur. 1725 p/Mar° Sarnes+1820 p/Mdb°
103	NO-17-30				Azenha
105	DU-61-32				Arouca (Calçada)
111	TR-68-39	Magalhães/Vitor+DDNA			LORDELO (Jr° Aluminí/Cambrá) 0500-Rotunda Irmãos Mee. LACTO IBERICA+Calhram-VC 730+ // VC-1245+Arões 1340+VC-Viadal 17+VC-Ervedoso 1830
112	TR-68-38	Portela		9138	Picoto-S João 740+Reserva+S João-Fajões 1740 + ESC S. Roque 1840 - NOGUEIRA
113	SP-78-62	Laranjeira		9144	Torreira-S Jacinto-Orar+Desd
114	SP-78-57	Barbosa+VC		9155	Viadal-VC+Viadal-VC 740+VC-Viadal 1750+VC-Viadal
115	SP-78-56	Figueras / Figueiredo		9005	Aveiro-Carvalheira-Aveiro+Aveiro 144+V. Alegre 1430 // Figueiredo a partir das 1630
116	TM-76-18	Alfredo	A	9177	Azem-Buif° 725 (Lig)+Buif° 740+Azem 8+Buif° 830-Ún+Ún-Azem 9+Azem 1330+Esc. F Castro 1350+outra MOLAFLEX 23M5-PINHEIRO
117	NT-36-82	Laudelino+ESTARREJA		9127	Ferneta-Ent 740+Paridib°-Avanca 8+Serviços em Estarreja+Desd
118	NT-36-81	Novo		9124	Fozão 730+13-Angreja-S J Loure+Serviços em S J Loure+S J Loure-Fozão 1330+17+18
119	NT-36-80	Martins		9128	Soutelo+Ser° Monte-Ent +Santana-Ent+Serviços em Estarreja+Ent -Azem 1530+Azem-Ent 1620
120	TM-48-66	Mendes			Porto 655+Azem 920
121	OT-65-94				Arouca (Calçada)
122	OT-65-93	Lameiro	A	9136	MOLAFLEX NOG° 05+Peb 735-Pind°-Buif°-Esc. Carrag°+Cesar 810+S João 1030+Porto 1230+Esc. S Roque 14-Mog°+S João-VC 1720+VC 1835+Porto-S João 2015
124	MP-49-36				Arouca (Calçada)
125	MP-49-37			9006	Aveiro 650+Azem-VC 810+VC-Azem 915+Azem-Aveiro 10+Aveiro 13 p/Ercolas de Ilharro+V. Alegre 1330+Aveiro-Azem 1445+Azem-Aveiro 1750
126	MP-49-38	Cesar			Pind°-Azem 650+Azem 750 P/ Ercolas+Ent 825+Cur. 1030 M+A. Velha 1255-Azem-Faria+Azem 1650+1750+F Castro 1720+1820+Azem-Out 1840+Azem-Pind° 1915 p/Palmaz
130	RB-59-66	MATOS		9129	Ent -Azem 650+Azem 725-S Martelo+Água Leivada 750+Falco-Avanca 810+Serviços em Estarreja+Paridib° 1850
132	RO-93-32	Cândido		9002	VC-Sever-Aveiro 630+12+Aveiro-A. Velha 910+Azem-VC 1035 p/Carrag°+Aveiro 1730 p/S Marcos+Desd+Aveiro 1430+V. Alegre 1530
133	RO-93-33	Duarte		9116	Arouca 630+Z Ind+S João 735+Fig 755+S João-Azem 830 p/S+Cur. 13 M+ Azem-S. João 14+S. João 1635+Fajões 17+S João 18+Porto 19
136	PT-76-28	AA			V S Lax 730-Pind°-Azem
137	PT-76-30	Aleu		9108	Azem 08-S João 820-Porto+Porto 1140 p/Ún+Desd+Cur. 1515 S+1805 M+Azem 1905+Porto-Azem 2030 (Ag S. João)

Figura 3.2 - Excerto de uma escala diária, antes de 1 de Novembro. Para cada condutor era indicado o serviço que tinha que fazer, e a que horas.

3.2.3 Reorganização da Exploração

Até 1 de Novembro de 2004, a escala era feita todos os dias de acordo com o conhecimento empírico dos dois escaladores¹¹, com pouco grau de optimização e com um difícil grau de aprendizagem, dado que o conhecimento estava exclusivamente concentrado nestas duas pessoas. Já existiam algumas chapas embrionárias, resultantes da introdução dos primeiros tempos parciais, mas as mesmas resumiam-se a ser folhas

¹¹ Nome pelo qual são conhecidos vulgarmente os chefes de movimento, sendo os profissionais que diariamente trabalham a escala do próprio dia e preparam as dos dias seguintes, dependendo da forma de organização. No caso da Caima a escala é publicada até às 16 horas do dia anterior, sendo enviada por autocarro ou e-mail para as estações da rede.

de serviço sem indicação das quantidades necessárias para ser calculado um processamento salarial e que, de uma forma transparente, indicassem ao trabalhador o que tinha a receber por esse dia de trabalho.

Em 1 de Novembro foi introduzida a versão 1.0 das chapas de serviço, cobrindo a totalidade do serviço regular da empresa, incluindo já os serviços da empresa Calçada, recentemente adquirida.

Estas chapas dividiam-se nas seguintes categorias:

A – Aulas, que funcionam de Segunda a Sexta, excepto feriados em período de aulas.

FA – Fora de aulas (correspondente às férias escolares), que funcionam de Segunda a Sexta, excepto feriados.

S – Que funcionam aos sábados excepto feriados

DF – Que funcionam aos domingos e feriados

R – Que funcionam todo o ano, para o serviço regular da RENEX.

As chapas, dependendo do número das mesmas, são identificadas com dois ou três dígitos. Após os dígitos ou não aparece nada, o que significa para a série A e FA que funcionam todos os dias, ou aparece um ponto e números, indicando os dias da semana em que funcionam (2 = segunda, 3 = terça, 4 = quarta, 5 = quinta e 6 = sexta).

Apresenta-se, de seguida, com a Figura 3.3, um esquema explicativo da informação patente nas chapas lançadas no dia 1 de Novembro de 2004.

A partir do dia 1 de Novembro, houve diversas alterações das chapas, originadas sobretudo por dois factores: o primeiro tem a haver com as optimizações e redefinições da oferta; o segundo está relacionado com a introdução de tempos parciais e adaptação do serviço aos mesmos, dado que, de acordo com a lei, tem que ser explícito em que dias e em que horários prestam serviço. Ora coma a adaptação ou corte de chapas, o conjunto das mesmas sofre diversas alterações, levando a uma nova versão.

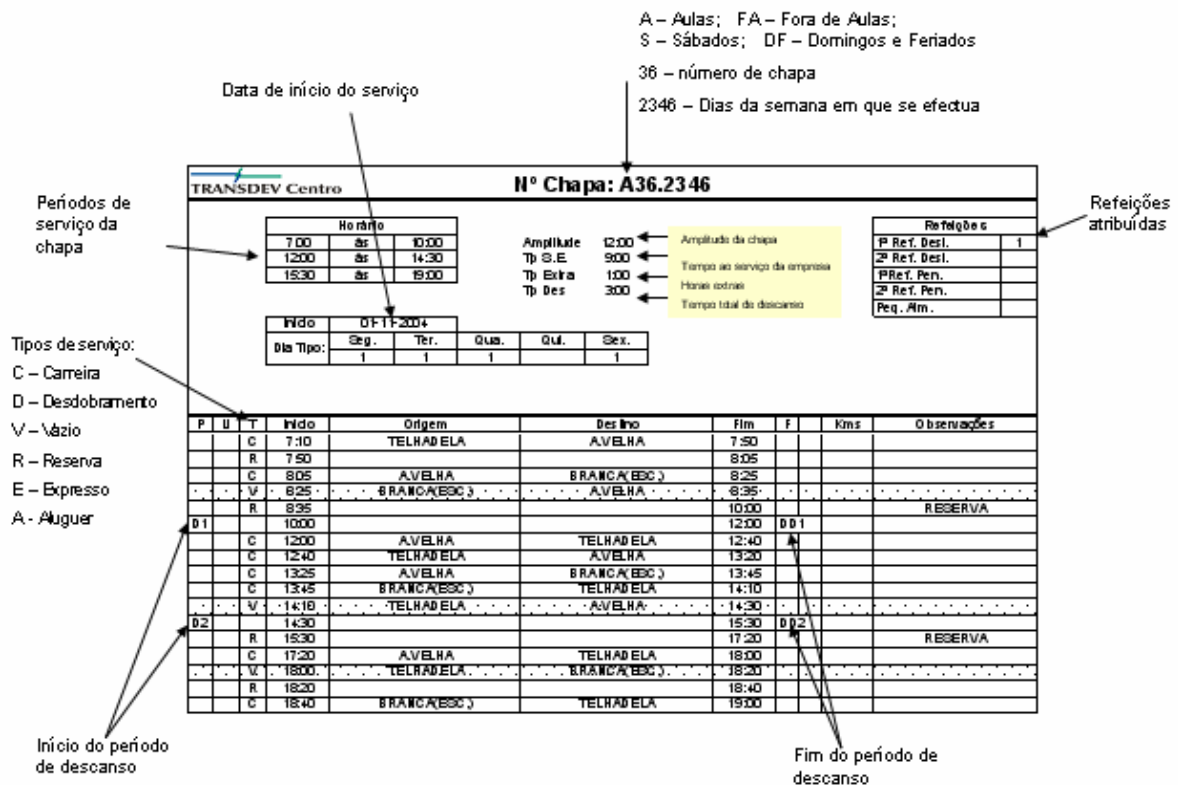


Figura 3.3 – Explicação de uma chapa. CAIMA

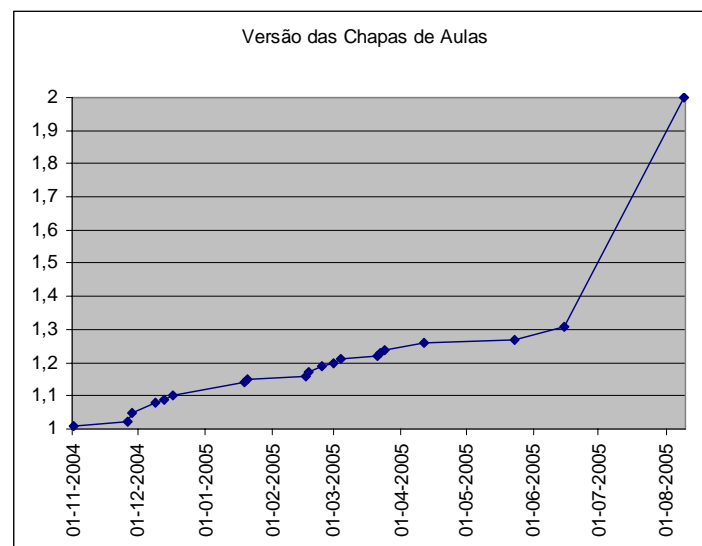


Gráfico 3.2 – Evolução das versões das chapas desde 1-11-2004 na CAIMA.

Relativamente à optimização da oferta, dada a antiguidade da rede, após a introdução da Rede Verde, foram efectuados estudos e mudanças nas seguintes áreas:

- - Ovar e Estarreja
- - Aveiro – Ílhavo
- - Albergaria-a-Velha
- - Vale de Cambra
- - Arouca (integração e optimização nas chapas dos serviços da Calçada)
- - Análise do impacto da alteração introduzida pela Rede Verde
- - Área nordeste de São João da Madeira

A 31 de Março de 2006, cerca de 95% da rede estava optimizada e redimensionada. Para além de adaptar melhor a sua rede à procura, horários e frequências dos mesmos, a Transdev efectua estes estudos e alterações de forma a conseguir diminuir substancialmente os custos de exploração e poder cumprir com os objectivos internos, como por exemplo, redução de km / ano X. Apresenta-se na Tabela 3.3 o exemplo de corte de Kms na REDM para o ano de 2004.

Com a introdução das chapas também se tornou mais transparente a forma como era efectuada a escala diária, permitindo desde então a optimização de custos com motoristas, por ser mais perceptível o custo diário de cada chapa de serviço regular.

ALTERAÇÃO DE QUILOMETROS 2004													
KMS	JAN	FEV	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO	TOTAL
BRAGA - CABECEIRAS	7.250	7.250	7.250	7.250									29.000
BRAGA - CAMPO DO GERÊS	9.844	9.844	9.844	9.844	9.844	9.844							59.064
BRAGA - MONTALEGRE	18.496	18.496	18.496	18.496	18.496								92.480
BRAGA - PRADO	14.085	14.085	14.085	14.085	14.085								70.425
C. BASTO - VENDA NOVA	2.760	2.760	2.760	2.760	2.760	2.760							16.560
BRAGA - ARCOS	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800			98.000
GROVELAS - VILA VERDE	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500			31.500
PAREDES COURA - PORTO	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300			33.000
BRAGA - PAREDES COURA	2.640	2.640	2.640	2.640	2.640	2.640	2.640	2.640	2.640	2.640			23.760
BRAGA - PORTO	31.383	31.383	31.383	31.383	31.383	31.383	31.383	31.383	31.383	31.383	31.384	31.384	376.598
BRAGA - GUIMARÃES			-	-									0
V.N.FAMALICÃO-BARCELOS			-	-									0
BRAGA - P.LIMA			-	-									0
CABECEIRAS			4.081	7.114	7.635	7.150	7.168	7.519	7.891	7.758	6.980	6.421	69.717
FAFE			-	3.506	3.740	3.740	3.481	3.296	3.608	4.074	3.612	3.456	32.513
			-	-	-	-	-	-					
	103.058	103.058	107.139	113.678	107.183	74.117	61.272	61.438	62.122	56.315	41.976	41.261	932.617

Tabela 3.3 – Corte de Kms nas carreiras da REDM em 2004. Transdev

Número de Troços por Hora - precisão: 6 min

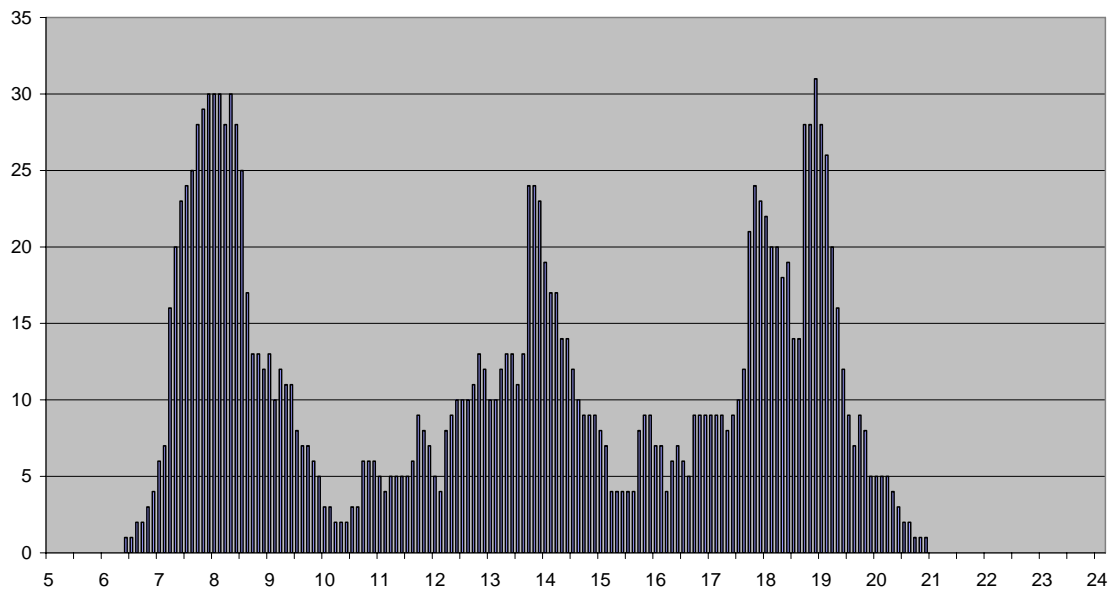


Gráfico 3.3 – Distribuição horária de troços na CAIMA, num dia de aulas.

A oferta/ procura da CAIMA (Gráfico 3.3) é a típica de qualquer empresa de transporte público de passageiros, com dois picos diários muito fortes, entre as 7:30h e as 8:30h e entre as 18:00h e as 19:30h. A hora do almoço também tem um pico bastante pronunciado. De referir que às quartas-feiras, em período escolar, se obtém um pico ainda maior, entre as 13:30h e as 14:30h, devido ao transporte escolar com o regresso dos alunos a casa. Isto deve-se ao facto de, de uma forma genérica, nenhuma escola ter aulas nesse dia à tarde.

Na Figura 3.4 tem-se um extracto de uma escala diária, após 1 de Novembro de 2004.

Nº	VIATURA	MOTORISTAS	ALUG.Nº	CHAPA Nº.	S E R V I Ç O A E F E C T U A R
53	87-74-NN				Azéméis
73	ST-41-96				Off-Motor (Desde 11/11/04)
81	NM-50-82				Off - Molas desde 14/06/05
82	59-48-SL	Rocha / Macedo+		FA48	Rocha das 08h15 às 15h00 e das 19h30 às 20h30 / Macedo+ das 16h00 às 19h00
83	59-49-SL	Mmanuel		FA49.2456	
84	59-50-SL	Ant. Amarel		FA34.246	
89	EU-37-47	Laudelino		FA47.2456	
91	EU-37-51				Off - CX Velocidades
102	SS-48-67	Novo	3224		AVEIRO 08h45 - PRAIA DA COSTA NOVA - 8/7 + Reserva em Aveiro até 17h00
103	NO-17-30	Amadeu	2959		S. J. MADEIRA 08h15 - FURADOURO - 08/07
105	DU-61-32	ABREU			S. João
111	TR-68-39	J.PEDRO			COTESI
112	TR-68-38				COTESI
113	SP-78-62				Off - Suspensão desde 05/07
114	SP-78-57	Barbosa		FA63	
115	SP-78-56	CAMPOS			COTESI
116	TM-76-18	Alfredo + / Valdemar		FA89/FA96	
117	NT-36-82				Pigeiros
118	NT-36-81				Off
119	NT-36-80	J. Moreira		FA33	
120	TN-48-66	Portela	2968	FA54.6	até 08h30 depois das 18h00 - PARRINHO 08h30 - FURADOURO até 8/7 + CALIFA 17h00
121	OT-65-94				COTESI Desde 05/07
122	OT-65-93	Martins	2553		S. MARTINHO DA GANDARA 09h00 - FURADOURO 15/7 + Reserva em Azéméis
124	MP-49-36	Mendes		FA91	Das 06h15 às 08h45 - Reserva no Porto 17h00
125	MP-49-37	Macedo+ / Goreti		FA20/FA121	Macedo+ faz chapa FA 20 até 09h00
126	MP-49-38	Cesar		FA50.2456	Azéméis 10h00 + Estarreja 12h00
130	RS-59-66				Estarreja

Figura 3.4 – Exemplo de uma escala após a introdução das chapas de serviço.

Com a generalização das chapas e com a criação de bases de dados de todos os troços que as constituem foi possível avançar para a total informatização dos serviços de exploração, comercial e de pré-processamento salarial.

Assim, foi introduzido software da Transdata, empresa do grupo da Transdev para a área de informática e software de gestão na área dos transportes públicos de pessoas.

Os softwares introduzidos foram:

- ABC Planning, para a exploração, planeamento e produção, com gestão de motoristas, viaturas, troços, chapas, escala diária e de confirmação, planeamento previsional de 14 dias, gestão de serviço ocasional, atribuição de itens de pagamento aos motoristas, etc.
- ABC Prépaie, para gestão das quantidades afectas a cada motorista, de cada item de pagamento, dando origem, a cada período pré-definido, do pré-processamento salarial dos motoristas e de outros funcionários que efectuem serviço de condução de autocarros.
- ABC Car, para orçamentação e facturação de serviços ocasionais, gestão através de interface com o ABC Planning dos mesmos e gestão de documentos relacionados com serviço ao estrangeiro ou guias.

É de referir que a 28 de Fevereiro de 2006 o processo da informatização da CAIMA estava concluído, estando presentemente a funcionar de forma plena. A CAIMA foi a primeira empresa do grupo a conseguir tal em Portugal, tendo sido pioneira na adaptação dos programas à legislação e realidades portuguesas, dado que as versões originais estavam concebidas de acordo com as leis de França para o sector, bem mais simples de usar e parametrizar que as nacionais.

Outra alteração ao nível da exploração foi a introdução da gestão de proximidade com os motoristas, permitindo que uma das lacunas sentidas - falta de comunicação com os mesmos- fosse suprida. Assim, os motoristas passaram a ter interlocutores para poderem colocar os seus problemas, apresentar reclamações relativas ao salário ou outras. Tal veio a reflectir-se na diminuição da tensão com a administração, patente sobretudo na última greve, no dia 9 de Dezembro de 2005, da FESTRU, para todos os funcionários da Transdev, tendo-se verificado apenas um funcionário aderente na CAIMA.

Também passou a haver maior acompanhamento aos clientes, sobretudo aos institucionais, aos quais se factura o transporte escolar e os ocasionais, ganhos por concurso público.

Apesar das reformulações introduzidas no serviço de exploração, continua a existir falhas na gestão corrente da mesma, como na atribuição de dias de férias, directamente

relacionado com a falta de motoristas (de 2005 para 2006 transitaram 1108 dias de férias por gozar dos motoristas, dando um rácio de cerca de 6 dias por cada um).

Por outro lado, a escala serve muitas vezes para outros propósitos que não os de optimização racional de custos, tal como punição de motoristas que, de alguma forma, desrespeitam os normativos internos (desrespeito por colegas, não prestação de contas diárias de cobrança a bordo, etc) havendo alteração para serviços que, de alguma forma, são menos benéficos ao motorista, ao nível financeiro ou por adequação aos seus interesses pessoais. Este procedimento revela que, embora seja uma multinacional, a CAIMA ainda sofre de muitos problemas de gestão típico de empresas “familiares”.

As chapas, de uma forma genérica, têm todas horas extras, em total desrespeito para com a legislação. Esta questão é abordada de forma mais aprofundada no capítulo quinto.

3.2.4 Tipo de serviços que efectua

A CAIMA tem serviço de carreiras urbanas, inter-urbanas, serviço internacional (Internorte) e de Expressos (RENEX). A CAIMA tem participação no capital da RENEX. Realiza ainda serviço urbano em linha dedicada, em São João da Madeira, com o nome de TUS (Transportes Urbanos de São João da Madeira). Presta também serviços fixos de alugueres para transporte de trabalhadores de unidades fabris e serviço ocasional, para alugadores privados e institucionais.

3.2.5 Resultados da CAIMA

Desde 2002, a facturação bruta da CAIMA baixou, apresentando em 2005 sinais de uma leve recuperação. No entanto, a previsão para 2006 é que volte a perder facturação, rondando a mesma os 7660 milhões de Euros. Com a redução dos custos de exploração, o valor bruto por km tem vindo a subir, de 0,81 em 2002 para 1,10 em 2005. 2004 foi o ano em que se verificou o melhor valor, com 1,13. Para 2006 está previsto o valor de 1,18, tendo em linha de conta que se espera uma estabilização dos custos com motoristas, após a legalização de uma série de rubricas desde 1 de Novembro de 2004, o que fez aumentar os custos (considerando os encargos de cerca de 25%, para além do salário, que a empresa tem que assegurar).

É de salientar o valor crescente nas carreiras, que reforça a ideia de que as optimizações efectuadas à oferta estão a surtir efeito. Negativamente, também se destaca o decréscimo para metade da facturação de 2002 do mercado de ocasional. Para além da concorrência, pode-se apontar como causas para tal a degradação da frota e a falta de uma estratégia para o serviço ocasional, tendo sido esta área considerada não prioritária pela Transdev, aquando da aquisição. Entretanto, tal posição já foi revista e neste

momento considera-se que este mercado é apetecível sobretudo para as horas com menor movimento aos dias de semana e aos fins de semana, em que só são necessárias 25 viaturas, no máximo, para os serviços regulares.

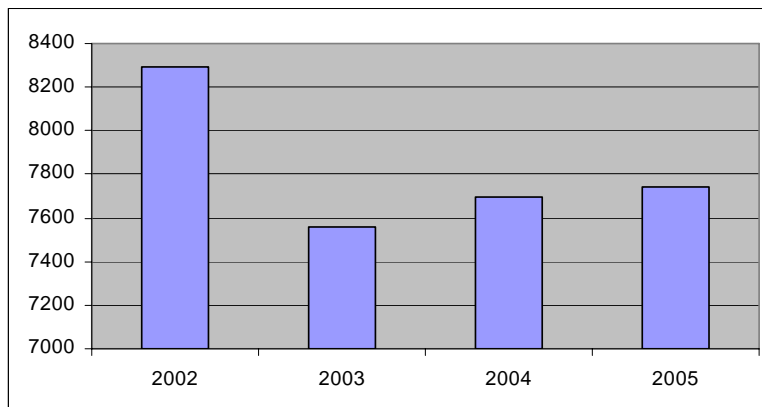


Gráfico 3.4 – Evolução da facturação bruta da CAIMA, de 2002 a 2005.

	2002 (2C)		2003 (2C)		2004		2005		2006 (BI)	
		Prod/Km		Prod/Km		Prod/Km		Prod/Km		Prod/Km
Carreiras	4352	0,76	4284	0,90	4340	1,23	4717	1,24	4600	1,40
Expressos	1394	0,65	1257	0,64	1567	0,84	1317	0,75	1290	0,76
Transport Urbano	310	1,51	182	1,38	287	2,00	75	1,69	174	1,39
Transporte Fábricas	0	0	114	0,8	84	0,89	352	1,63	286	2,01
Inter	357	0,79	431	0,85	353	0,85	368	0,86	331	0,87
Ocasional	1877	0,95	1287	1,11	1065	1,01	950	1,17	980	1,15
TOTAL	8290	0,81	7555	0,90	7696	1,13	7779	1,10	7661	1,18

Tabela 3.4 – Evolução da facturação e valor por km, por tipo de serviço, na CAIMA de 2002 a 2006 (previsão).

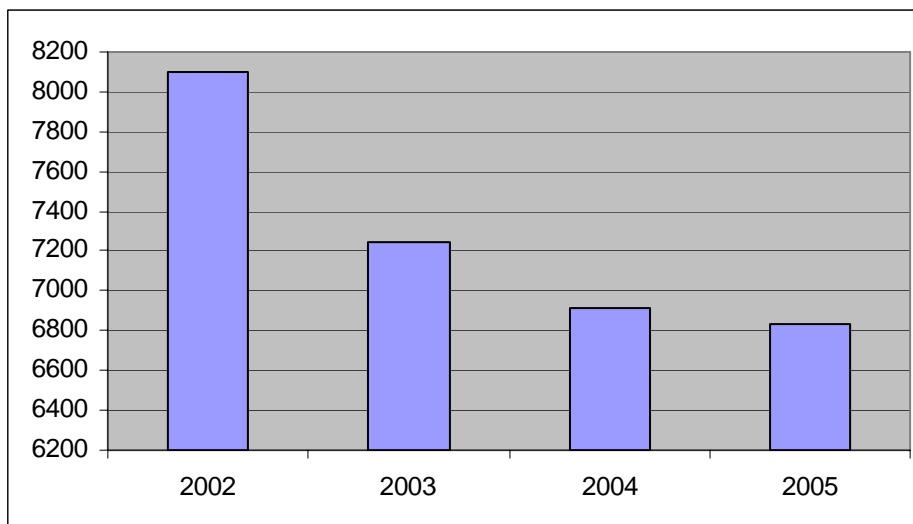
Na Tabela 3.4 apresenta-se a evolução da facturação desde 2002, por tipo de actividade e o resultado bruto por Km. Os maiores valores são obtidos nas carreiras, transporte urbano e ocasional. Os expressos apresentam valores muito baixos e o transporte de fábricas tem um comportamento muito irregular. De referir a diferença do valor das carreiras de 2003 para 2004, altura em que a rede começou a sofrer alterações profundas.

3.2.6 Km efectuados

O número de quilómetros efectuados por ano também decresceu, tendo-se fixado em torno dos 6900 Km no total.

Km efectuados na CAIMA

2002	2003	2004	2005
8100	7245	6914	6837

Tabela 3.5 – Evolução do número de Kms (10^3) na CAIMA de 2002 a 2005.Gráfico 3.5 – Evolução do número de Km (10^3) na CAIMA de 2002 a 2005.

Na Tabela 3.6 apresenta-se o previsional de quilómetros para o ano de 2006, não estando ainda indicado o valor de Kms dos serviços ocasionais e de Internacional. Com a informatização da escala é agora possível efectuar o cálculo por período, linha ou tipo de serviço, conforme o pretendido.

Soma de Total de Km	Tipo Actividade				
Mês	Aluguer Fixo	Carreiras	RENEX	TUS	Total Geral
Janeiro	19854	346219	147126	9432	484411
Fevereiro	17118	294814	133848	8292	421723
Março	20616	321275	147446	9812	463897
Abril	15882	244140	143340	8180	388391
Maio	19865	323104	147126	9432	464074
Junho	18789	296209	145260	8784	436540
Julho	17978	243016	146806	9320	397819
Agosto	18444	251025	147446	9460	406438
Setembro	18591	282585	143340	9320	431392
Outubro	18609	312685	148086	9052	454122
Novembro	18860	309397	142700	9052	446060
Dezembro	15364	229052	148406	8180	379281
Total Geral	219970	3453521	1740930	108316	5174148

Tabela 3.6 – Previsão para o ano de 2006, mês a mês, por tipo de serviço.

3.2.7 Pessoal

O número de trabalhadores foi fortemente reduzido de 2002 para 2003, tendo esta redução sido das primeiras medidas de gestão da Transdev. A mesma ficou-se a dever a uma redução de efectivos em todas as categorias indicadas, à excepção dos trabalhadores a tempo parcial, que só em 2004 é que passaram a ter expressão no quadro de pessoal.

A tendência actual é para um incremento do número de trabalhadores a tempo parcial e uma diminuição dos efectivos a tempo completo. Nos trabalhadores a tempo completo, existe também uma transferência entre os contratos vinculados ao acordo de empresa ANTROP e os contratos CHARLINE, com regulamento criado para a Transdev, com regras mais benéficas à empresa e com maior flexibilidade em termos de períodos de trabalho e duração dos tempos de descanso. O número de efectivos do pessoal de manutenção e administrativos estabilizaram em torno dos 21 e 15 pessoas, respectivamente. As directivas da empresa vão no sentido de continuar a reduzir o número de trabalhadores com regime de trabalho a tempo completo e incrementar o número de trabalhadores motoristas com regime de tempo parcial.

	2C	2C	3C	15 Set.
	2002	2003	2004	2005
Pessoal de condução				
Tempo Completo	136	116	99	108
Tempo Parcial*	0	1	27	27
Pessoal de manutenção	36	24	22	21
Outros	36	20	16	15
*números finais	208	161	164	171

Tabela 3.7 – Evolução do pessoal ao serviço da CAIMA de 2002 a 2005.

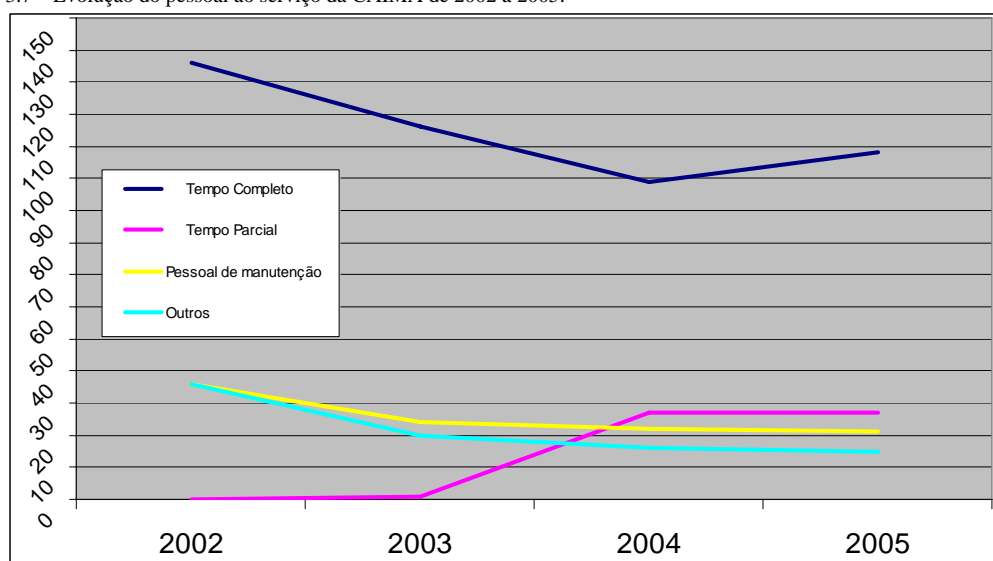


Gráfico 3.6 - Evolução do pessoal ao serviço da CAIMA de 2002 a 2005.

3.2.8 Frota

A frota da 3C apresentava no final do ano de 2005 uma idade média de 13,83 anos, o que, a comparar com a média do sector, é bom. Com a compra do Calçada em 2004 essa média sofreu um forte revés, uma vez que a idade média da frota adquirida era de 24 anos. Com o abate selectivo de viaturas durante o ano de 2005 e a compra de viaturas novas e usadas (as mais velhas com 14 anos) foi possível melhorar a idade média para o valor já indicado. O mesmo situa-se na média do sector, conforme já foi referido em no capítulo 2, ponto número 8.

	2003		2004		2005	
	N.º	Idade Média	N.º	Idade Média	N.º	Idade Média
CAIMA	118	14,47	109	14,02	110	13,31
CHARLINE	6	11,95	4	9,5	6	12,04
CALÇADA	0		15	24	7	23,47
“3C”	124	14,35	128	15,05	123	13,83

Tabela 3.8 – Evolução da frota da CAIMA de 2003 a 2005.

O número de viaturas de reserva médio, durante os dias úteis da semana, situa-se normalmente nas duas, o que é insuficiente, como se demonstra com a apresentação do seguimento de dois meses das avarias registadas em estrada, entre Janeiro e Fevereiro de 2005. Durante o mês de Janeiro houve dois dias em que as avarias atingiram o número de 16, colocando desta forma em questão a exequibilidade do serviço escalado, levando a falhas diversas e a não conformidades, comprometendo a produtividade e a qualidade geral da empresa.

Grande parte dos problemas da frota são atribuídos a uma oficina completamente desajustada das necessidades actuais, como já foi referido. Também a política da Transdev de não haver viatura Y atribuída ao motorista X leva a que haja um maior desleixo geral com a frota por parte dos motoristas, dado que passaram a encarar as viaturas como um instrumento impessoal. Como não existe qualquer afinidade entre motorista e as viaturas que conduz, regista-se pouca preocupação quanto ao estado geral de manutenção das mesmas ou quanto à sua limpeza.

A não reparação dos veículos, associado à idade media da frota, tem como consequência a inevitável diminuição da sua fiabilidade e do número de autocarros, repercutindo-se no incumprimento dos seus horários, na sua regularidade e podendo comprometer inclusivamente a própria segurança.

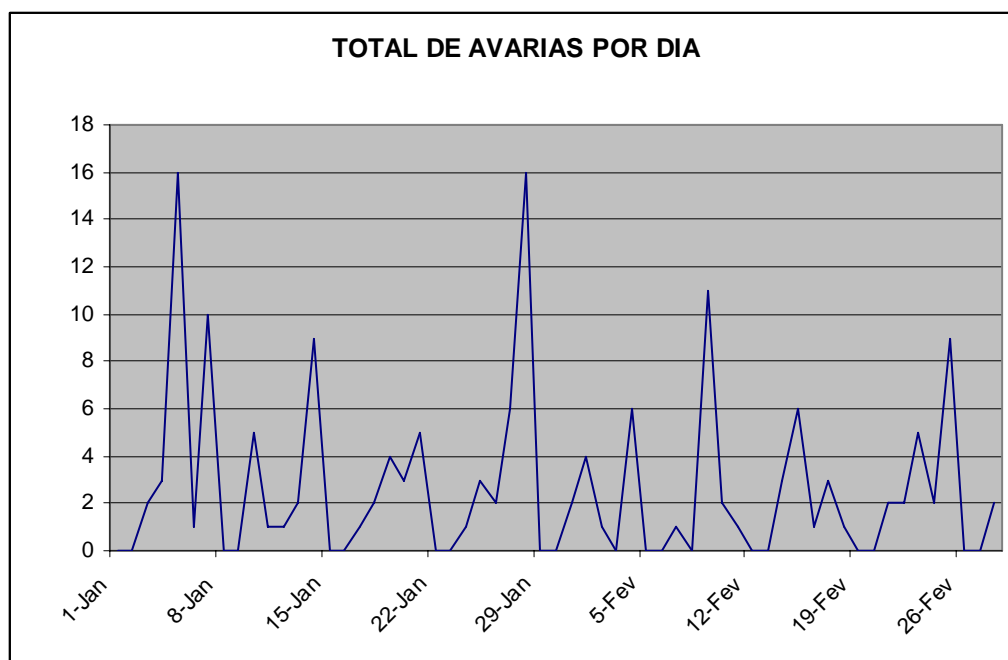


Gráfico 3.7 – Número de avarias em estrada de Janeiro e Fevereiro de 2005. CAIMA

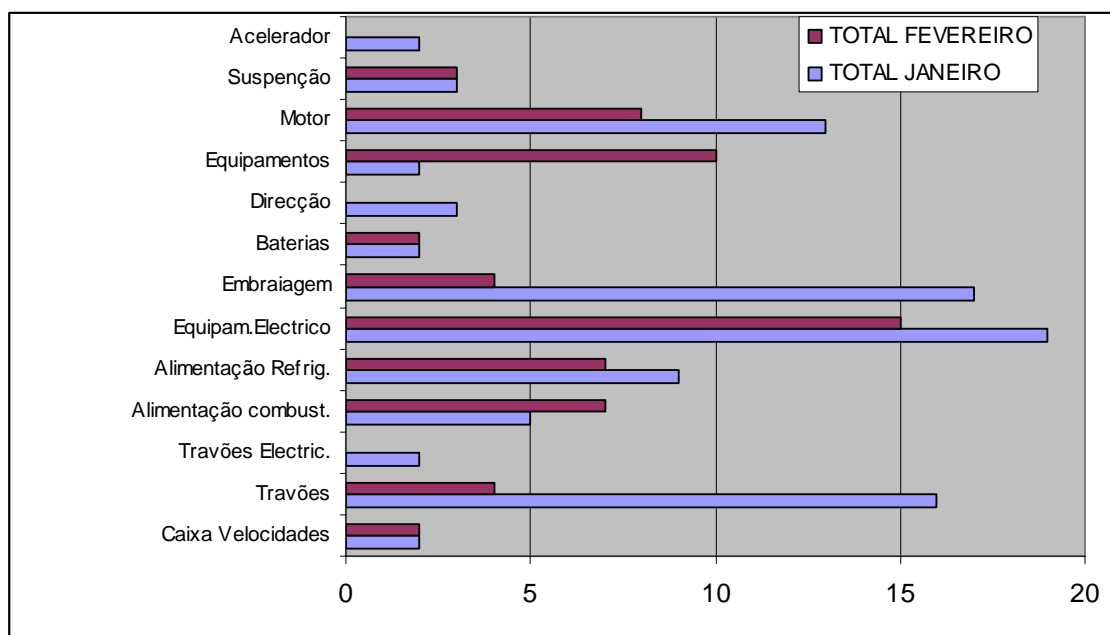


Gráfico 3.8 – Tipo de avarias em estrada de Janeiro e Fevereiro de 2005. CAIMA

3C 2005	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	ACUMULADO
Kms percorridos	567380	565277	632846	650136	590263	572060	593802	599375	576775	5347914
Consumo gasóleo (Litros)	205801	215375	237119	244440	225589	213638	225764	221075	220871	2009672
	36,3	38,1	37,5	37,6	38,2	37,3	38,0	36,9	38,3	37,6

Tabela 3.9 – Consumo da frota da CAIMA, entre Março e Novembro de 2005.

Relativamente ao consumo médio, este cifra-se nos 37,6 litros. Não se consideraram os valores de Janeiro, Fevereiro e Dezembro, uma vez que os valores apresentados estavam

completamente desenquadrados da realidade, dado o desvio que apresentavam em relação aos valores padrão.

3.2.9 Concessões

Ao nível de transacção o hipotético valor de uma empresa está directamente relacionado com as linhas que tem concessionadas. Mais do que comprar viaturas, equipamentos e instalações, interessa saber o tipo de serviço e concessões que a empresa detém, para saber se tem ou não interesse comercial.

As concessões são também uma forma de protecção da zona onde se opera, funcionando como instrumento para impedir que a concorrência veja aprovada uma dada linha na DGTT, dado que o detentor de uma concessão que já opere na linha é consultado acerca de pedidos que surjam e podendo apresentar contestação relativamente à atribuição de uma nova concessão. Estas contestações são normalmente atendidas.

Para além das concessões que eram da CAIMA, a 3C tem actualmente as concessões que eram da Calçada, Charline e linhas da RENEX.

3.2.10 Sinistralidade

No ano de 2004 foram registados 121 acidentes em 6.715.414 Km percorridos pela frota da Caima Transportes.

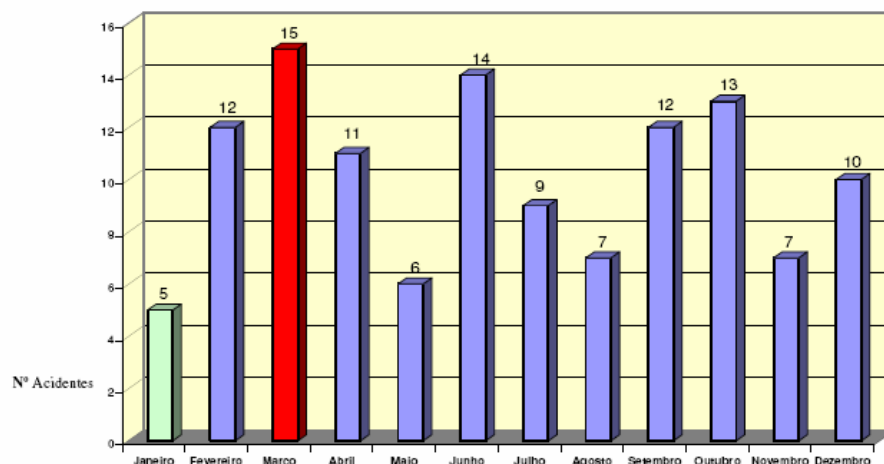


Gráfico 3.9 – Número de acidentes por mês, em 2004, na CAIMA.

Observando o Gráfico 3.10 representativo do número de acidentes por cada 100.000 Km percorridos, destaca-se o mês de Março como o mês com o maior número de acidentes, representando 12% dos acidentes totais ($n=2,5$ acidentes por 100.000 Km percorridos) seguido de Junho com 2,3 acidentes por 100.000 Km (11%). O mês com a menor

percentagem de acidentes foi Janeiro, representando 4% dos acidentes no ano de 2004 ($n=0,9$ acidentes por 100.000 Km).

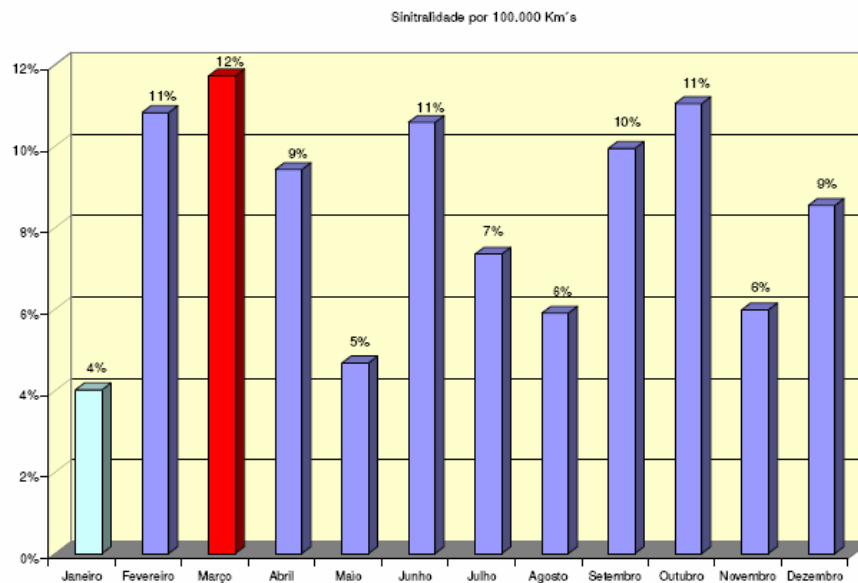


Gráfico 3.10- Número de Acidentes por Mês e por cada 100.000 Km's percorridos, na CAIMA em 2004

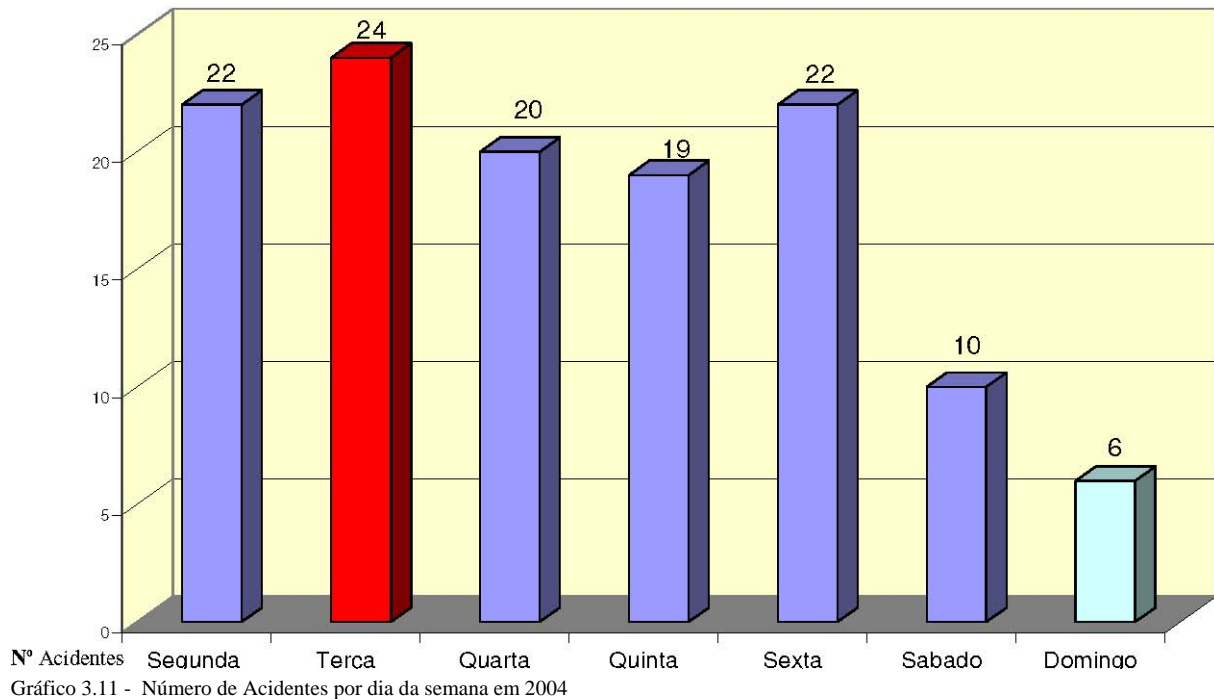
Analisando os dados obtidos na Tabela 3.10, representativa do número de acidentes por cada 100.000 Km percorridos, salienta-se que ocorreu um acidente por cada 55.499,30 Km percorridos. O mês de maior sinistralidade foi Março com 2,5 acidentes por 100.000 Km percorridos (15 acidentes em 590.737,00 Km efectuados). O mês com menor número de acidentes foi Janeiro com 0,9 acidentes por 100.000 Km percorridos (5 acidentes em 574.593,00 Km's registados).

Destaca-se também o mês de Junho com o maior número de Km efectuados (610.955,00 Km) e com um número total de acidentes de 14 representando 2,3 acidentes por cada 100.000 Km transitados.

Mês	N.º Acidentes	Percentagem	Km's Efectuados	N.º Acidentes por 100.000 Km's	Percentagem
Janeiro	5	4%	574.593	0,9	4%
Fevereiro	12	10%	511.972	2,3	11%
Março	15	12%	590.737	2,5	12%
Abril	11	9%	539.126	2	9%
Maio	6	5%	592.287	1	5%
Junho	14	12%	610.955	2,3	11%
Julho	9	7%	565.592	1,6	7%
Agosto	7	6%	547.966	1,3	6%
Setembro	12	10%	557.410	2,2	10%
Outubro	13	11%	543.750	2,4	11%
Novembro	7	6%	540.513	1,3	6%
Dezembro	10	8%	540.513	1,9	9%
TOTAL	121		6.715.415	1,8	

Tabela 3.10 - Número de Acidentes por Mês e por cada 100.000 Km's percorridos em 2004

O gráfico seguinte, representa o número de acidentes que ocorreu em cada dia da semana. O maior número de acidentes ocorreu na terça-feira representando 20% dos acidentes semanais ($n=24$). Os dias da semana com menor número de acidentes foram domingo ($n=6$) e sábado ($n=10$) representando 5 e 8% dos acidentes semanais.



Dia da Semana	Contagem	Percentagem
Segunda	22	18
Terça	24	20
Quarta	20	16
Quinta	19	15
Sexta	22	18
Sábado	10	8
Domingo	6	5

Tabela 3.12 - Número de Acidentes por dia da semana

Observando o Gráfico 3.12 representativo da altura do dia em que ocorrem mais acidentes, podemos destacar que a maioria dos acidentes com data registada ocorrem pela manhã e depois do almoço (31 e 27 acidentes registados), o que é normal, porque corresponde com os picos diários de serviço.

Altura do dia	N	Percentagem	até à hora...
Madrugada	3	3	5:00
Manha	31	28	8:00
Almoço	12	11	12:00
Tarde	27	24	14:00
Hora de Ponta	25	23	17:00
Hora de Jantar	5	5	20:00
Noite	8	7	23:00

Tabela 3.13 - Altura do dia da ocorrência de acidentes em 2004.

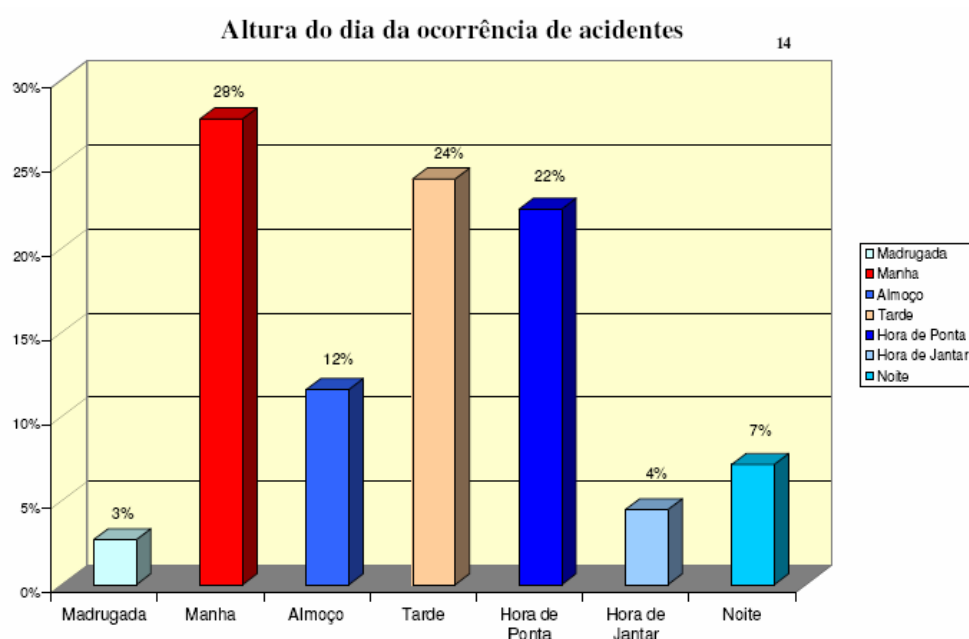


Gráfico 3.12 - Altura do dia da ocorrência de acidentes em 2004.

Os dados obtidos indicam que 68% dos acidentes são de responsabilidade da empresa, enquanto que 29% são de responsabilidade de terceiros. Apenas 3% são de responsabilidade dividida.

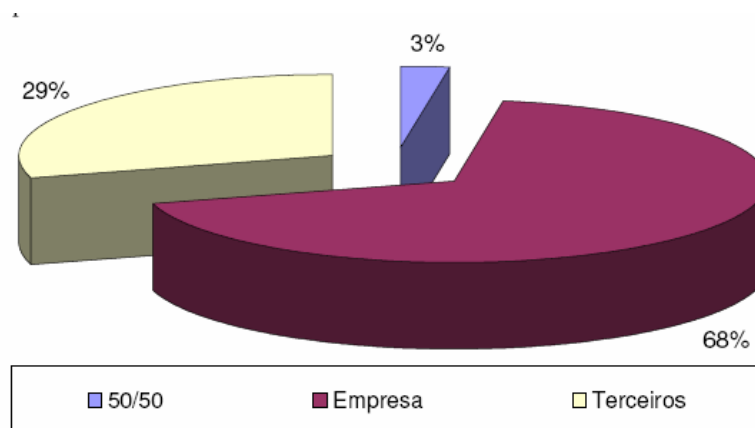


Gráfico 3.13 – Responsabilidade dos acidentes em 2004.

O motorista com maior número de acidentes em 2004 foi um TP com 6 acidentes, seguido de diversos TC com 5 acidentes e 4 acidentes. Volta a aparecer um TP com 3 acidentes, para além dos que tiveram 2,1 ou 0.

Em 2005 os motoristas com mais acidentes foram dois TP, com 4 acidentes, e com 3 acidentes aparecem 3 TC e 2 TP.

Acidentes com...	2004	2005	TOTAL
Tempo parcial	22	41	63
Tempo completo	99	53	152
TOTAL	121	94	215
Número de TPs médio	13	29	21
Percentagem acidentes	1,76	1,43	1,60

Tabela 3.14 – Acidentes com tipo de trabalhador, em 2004 e 2005.

Percebe-se que de 2004 para 2005 o número de acidentes diminuiu 22%, mas o número de acidentes em que estiveram envolvidos motoristas a tempo parcial aumentou substancialmente (86%), enquanto que diminuiu 46% com motoristas a tempo completo. O rácio de acidente por motorista a tempo parcial passou de 1,76 para 1,43, dando a média dos dois anos 1,6 acidentes por cada motorista a tempo parcial. A média equivalente de tempo completo situa-se nos 0,75, com especial destaque para o ano de 2005 em que o valor é de 0,49 acidentes por cada motorista a tempo completo. Pode-se deduzir que, em média, um motorista a tempo parcial está envolvido no dobro dos acidentes de um motorista a tempo parcial, embora comparativamente conduza menos horas.

4. ENQUADRAMENTO LEGAL DOS TEMPOS PARCIAIS, ITENS DE PAGAMENTO, CARACTERIZAÇÃO BREVE

4.1 Definição Geral de Trabalhador a Tempo Parcial

É aquele a que corresponde um período normal de trabalho semanal, igual ou inferior a 75% do praticado a tempo completo numa situação comparável. Nos sectores em que se labora 40 horas/semanais (máximo legal), os contratos de trabalho a tempo parcial poderão ter a duração máxima semanal de 30 horas. O limite de 75% só poderá ser aumentado através de convenção colectiva de trabalho. O contrato de trabalho a tempo parcial (sem termo ou a termo) tem que ser reduzido a escrito e deve conter expressamente o número de horas semanais e o horário de trabalho, isto é, a indicação dos dias e das horas em que é prestado o trabalho. A obrigação de reduzir a escrito e a de o contrato conter expressamente a indicação dos dias e das horas de trabalho constituem os únicos elementos de controlo dos horários de trabalho quer pelos próprios trabalhadores, quer por terceiros (delegados sindicais, sindicatos, inspecção de trabalho, tribunais, etc.)

4.1.1 Regulamentação

Ao trabalho a tempo parcial é aplicável o regime previsto na lei e na regulamentação colectiva. Os trabalhadores com contrato a tempo parcial não podem ter um tratamento menos favorável que os trabalhadores com contrato a tempo completo numa situação comparável. Situações menos favoráveis só se podem verificar se forem definidas por convenção colectiva.

4.1.2 Alteração do tempo de trabalho

O trabalhador a tempo parcial pode passar a trabalhar a tempo completo, ou o inverso, a título definitivo ou por período determinado, mediante acordo escrito com a entidade empregadora. Este acordo pode ser revogado, por iniciativa do trabalhador, até ao 2º dia útil seguinte à data da produção dos seus efeitos, mediante comunicação escrita à entidade empregadora. Quando a passagem de trabalho a tempo completo para trabalho a tempo parcial se verificar por período determinado, até ao máximo de três anos, o trabalhador tem direito a retomar a prestação de trabalho a tempo completo. Nas

situações de passagem de trabalho a tempo completo para tempo parcial, motivada pela necessidade de acompanhamento de filho, enteado ou adoptado, o trabalho prestado a tempo parcial será considerado como prestado a tempo inteiro para efeitos de cálculo de prestações da segurança social, desde que não ultrapasse três anos.

4.1.3 Retribuição

O trabalhador a tempo parcial tem direito:

- à remuneração base prevista na lei ou na regulamentação colectiva, ou, caso seja mais favorável, à auferida por trabalhadores a tempo completo numa situação comparável, em proporção do respectivo período normal de trabalho semanal.
- a outras prestações retributivas, previstas na regulamentação colectiva ou, caso seja mais favorável, auferida por trabalhadores a tempo completo numa situação comparável, nos termos constantes dessa regulamentação ou, na sua falta, em proporção do respectivo período de trabalho semanal.
- ao subsídio de refeição previsto na regulamentação colectiva ou, caso seja mais favorável, ao definido pelos usos da empresa, excepto quando a sua prestação de trabalho diário seja inferior a cinco horas; sendo então calculado em proporção do respectivo período normal de trabalho semanal.

4.2 Complexo salarial do acordo de empresa da ANTROP. Aplicação na empresa em causa

4.2.1 Agente Único

Do Acordo de Empresa vinculado ao contrato ANTROP, realça-se duas alíneas.

Cláusula 16ª - Agente único

- 1) É agente único o motorista que em carreiras de serviço público presta serviço não acompanhado de cobrador-bilheteador e desempenha as funções que a este cargo incumbem, nomeadamente a venda e verificação de títulos de bilhética.
- 2) ...
- 3) A todos os motoristas de veículos pesados de serviço público de passageiros que trabalhem em regime de agente único será atribuído um subsídio especial de 25% sobre a remuneração da hora normal, durante o tempo efectivo de serviço

prestado naquela qualidade, com o pagamento mínimo correspondente a quatro horas de trabalho diário nesta situação (para o SNM é de 8 horas ou 100% do tempo diário de trabalho contratualizado).

Do ponto 1 depreende-se que a actividade de agente único substitui o trabalho equivalente de um segundo trabalhador, com as funções de cobrador. Assim, os acordos da ANTROP com o SNM ditam que, caso haja serviço de cobrança, o motorista receberá o equivalente a 8 horas de agente único. Já o contrato da ANTROP com a FESTRU vincula apenas ao pagamento de pelo menos 4 horas (valor mínimo diário, que poderá ir até 8 horas, de acordo com a natureza do serviço). Da análise dos contratos, sai a regra que no SNM se garante, caso o motorista faça serviço com cobrança a bordo, 100% do tempo diário de contrato (para um contrato de 40 horas semanais será de 8 horas / dia).

N.º de Horas dia contrato	N.º de horas em Serviço de Agente Único	N.º de Horas a pagar FESTRU	N.º de Horas a pagar SNM
2	0	0	0
2	1	1	2
2	2	2	2
3	0	0	0
3	1	1,5	3
3	2	2	3
3	3	3	3
4	0	0	0
4	1	2	4
4	2	2	4
4	3	3	4
4	4	4	4
5	0	0	0
5	1	2,5	5
5	2	2,5	5
5	3	3	5
5	4	4	5
5	5	5	5
6	0	0	0
6	1	3	6
6	2	3	6
6	3	3	6
6	4	4	6
6	5	5	6
6	6	6	6

Tabela 4.1 – Pagamento de agente único a tempos parciais, de acordo com a situação sindical.

No caso dos contratos a tempo parcial, a regra de pagamento está traduzida na seguinte tabela, em que se reflecte a regra de se garantir 100% do tempo diário de contrato SNM e 50% para os contratos FESTRU. De referir que na empresa que serviu de estudo para

esta questão se equipara todos os motoristas não sindicalizados a trabalhadores afectos à FESTRU, ou seja, com uma garantia mínima de agente único de 50% do tempo diário para o qual foram contratados.

No ponto 3, deve-se considerar para efeito de cálculo da remuneração da hora normal tanto o salário base como as diuturnidades. Como já foi referido, a remuneração do agente único é feito com base em 25% do valor hora. No caso da empresa em estudo, este valor oscila entre os 0,81€ e os 0,94€ para um trabalhador a tempo completo. Para um trabalhador a tempo parcial, recém entrado, este valor é de 0,79€ (ilíquido).

4.2.2 Local de Trabalho

Cláusula 18ª - Local de trabalho

Considera-se local de trabalho aquele para onde o trabalhador foi contratado.

O local de trabalho pode ser alterado para outro que não diste mais de 2 Km da residência permanente do trabalhador ou para outro dentro da mesma localidade, se tal transferência resultar de mudança ou encerramento, total ou parcial, do estabelecimento onde o trabalhador presta serviço.

Neste campo o acordo de empresa ANTROP é bastante omissivo, dando apenas a indicação de definição de local de trabalho no ponto 1 e referindo condição de alteração. No entanto, na estrutura de custos de uma empresa de transportes públicos de passageiros interurbana, este ponto é de vital importância pelo que a seguir se expõe.

A atribuição das refeições deslocadas (6,80€) está intrinsecamente relacionada com o conceito de local de trabalho. Ser indicado um local de trabalho no contrato, sem que haja um conveniente enquadramento legal (neste caso dado pelo Acordo de Empresa da ANTROP) leva a que, por exemplo, para um motorista em que consta como local de trabalho São João da Madeira, se se encontrar à hora do almoço na Arrifana (freguesia vizinha, do concelho de Santa Maria da Feira) que com S.J.M. forma um contínuo urbano, mas que face ao contrato da ANTROP, se encontra deslocado, logo, tem direito a receber este prémio.

Face ao C.C.T. vigente, o conceito de local de trabalho é definido como tudo o que está num raio de 10 Km da localidade referenciada no contrato. Como exemplo, face ao CCT, se a localidade for São João da Madeira, Oliveira de Azeméis ou a Arrifana estarão dentro deste raio.

Embora o trabalhador esteja contratado para um dado local de trabalho, dada a natureza do negócio do transporte rodoviário de passageiros, o mesmo pode, num período de descanso, estar fora do local de trabalho. Tal é permitido por lei, embora se deva ter em atenção as responsabilidades sociais como empregador, ou seja, não será aceitável que um TP efectue parte do serviço de manhã, fique parado fora do local de trabalho durante o resto do dia e volte a executar um serviço no final do dia, estando todo o tempo de descanso deslocado.

No caso da empresa analisada, é comum os contratos dos TP indicarem 3 locais de trabalho, sendo que relativamente à refeição se deve pagar apenas o subsídio de refeição quando o intervalo para almoço decorrer num dos 3 locais estipulados e não uma refeição deslocada.

Ainda neste caso quando o local de início de trabalho não coincidir com o local de fim de trabalho (embora seja um dos 3 locais de trabalho), a empresa deve garantir transporte para o local de início de trabalho, caso seja essa a vontade e necessidade do trabalhador.

De acordo ainda com a lei, o intervalo pode ser fora do local de trabalho desde que o motorista não esteja à disposição da empresa (durante os períodos de corte, isso inclui não ter o telemóvel ligado). Mas no caso de precisar (a título excepcional) do dito condutor, a empresa terá de pagar as horas realizadas a mais do serviço previsto.

Mais uma vez se realça que o tempo parcial pode fazer vários períodos de trabalho por dia fora do seu local de trabalho a não ser que a empresa tenha o cuidado na elaboração do serviço, da vida pessoal do trabalhador e da lógica de produção do serviço cumprido. (art.73 do código de trabalho). Na admissão dum trabalhador, a empresa deve ter responsabilidade na parte humana do trabalho). Nos casos em que tal não seja salvaguardado, a experiência da CAIMA demonstra que o trabalhador estará pouco tempo à disposição da empresa.

Na fixação dos horários de trabalho, deve ser tida em conta, não só a realidade empresarial, como também, a do trabalhador, pelo que não se poderão deturpar as previsões normativas, designadamente, agindo de má-fé.

4.2.3 Período de Trabalho

Cláusula 20ª - Período normal de trabalho

O período normal de trabalho não pode exceder oito horas por dia nem quarenta horas por semana.

Cláusula 20ª – A -Horário de trabalho – definição e princípios gerais

- 1) Entende-se por horário de trabalho a definição das horas de início e termo do período normal de trabalho, bem como os intervalos de descanso.
- 2) Compete à empresa estabelecer o horário de trabalho dos trabalhadores ao seu serviço dentro dos condicionalismos legais do presente CCTV.
- 3) Poderão ser praticados os seguintes tipos de horário de trabalho:

- a. Horário fixo
- b. Horário móvel.

- 4) Os mapas de horário de trabalho fixo serão remetidos ao Ministério do Trabalho e Segurança Social nos casos em que a lei o exija.
- 5) A alteração do tipo de horário de trabalho depende do acordo do trabalhador.
- 6) Todos os trabalhadores de movimento deverão possuir um Livrete de Horário de Trabalho:

Para registo de todo o trabalho efectuado no caso de praticar horário móvel;

Para registo de trabalho extraordinário prestado em dias normais, de descanso semanal, complementar ou feriado, se praticarem horários fixos

Antes do início do descanso diário ou semanal, os trabalhadores com horário móvel terão de ter conhecimento da hora de início do trabalho posterior ao período de descanso. Se por motivos de serviço houve alteração da hora do início do trabalho acima referido, é da responsabilidade da empresa a informação prévia ao trabalhador de tal alteração.

O livrete de trabalho caiu em desuso com a vulgarização dos tacógrafos, servindo os discos como prova do serviço / horário prestado.

Por outro lado, com a informatização dos serviços de escala nas empresas de transporte público de passageiros, fica registado o serviço diário dado a cada motorista (chapa).

Como período normal de trabalho entende-se o serviço diário com o máximo de 8 horas para um trabalhador a tempo completo. Para tal, o mesmo poderá ter no máximo 3 períodos de trabalho e 2 de descanso, sendo que o tempo total dos descansos não poderá exceder as 3 horas e individualmente, cada período de descanso não poderá ter menos do que uma hora. Assim, a amplitude máxima de uma chapa, sem horas extras, será de 11 horas (considerando um tempo de descanso máximo de 3 horas). Sem análise dos tempos de descanso, qualquer chapa de tempo superior ao indicado dará lugar ao pagamento de horas extras.

No caso dos trabalhadores a tempo parcial tal não se aplica. Na prática considera-se que pode ter dois períodos de descanso, com um mínimo de 15 minutos e um máximo não definido.

Cláusula 21^a -Trabalho extraordinário

- 1) Considera-se trabalho extraordinário o prestado fora do período normal de trabalho.
- 2) É proibida a prestação de trabalho extraordinário com carácter de regularidade.
- 3) Só em casos inteiramente imprescindíveis e justificados poderá haver lugar à prestação de trabalho extraordinário.
- 4) Nos casos previstos no número anterior, a prestação de trabalho extraordinário não excederá duas horas diárias nem ultrapassará, no total, as duzentas e quarenta horas anuais.
- 5) Excepcionalmente o período de trabalho extraordinário poderá ultrapassar o limite estipulado no número anterior nos seguintes casos:
 - a. Serviço de desempanagem de viatura ou equipamento oficial;
 - b. Demoras provocadas pelo embarque e desembarque de passageiros ou mercadorias.
 - c. Excursões de autocarros ou transportes eventuais colectivos;
- 6) Todo o trabalho extraordinário é registado em Livrete próprio, fornecido pelos sindicatos.

O ponto 2 refere que o carácter de regularidade do trabalho extraordinário é proibido, levando a que seja normal encontrar diversas chapas que não cumprem esta regra porque têm mais do que 8 horas de trabalho, tornando as horas extras num componente regular do complexo salarial dos motoristas, todos os meses. É normal haver motoristas que fazem sempre a mesma chapa e já sabem o volume de horas extra que devem receber no salário (com carácter de regularidade).

Se no Contrato Colectivo de Trabalho que entrou em vigor em 2003 se define como máximo de horas extra por ano os seguintes limites:

- tempo parcial – 130 horas
- tempo completo – 200 horas

Considerando 220 dias de trabalho efectivos por ano, dará cerca de meia hora por dia, em média, para o trabalhador a tempo parcial e 55 minutos para um trabalhador a tempo completo.

Os livretes caíram em desuso, sendo utilizados actualmente como prova do horário de trabalho realizado os discos de tacógrafo do motorista.

Cláusula 42^a -Retribuição de trabalho extraordinário

O trabalho extraordinário será remunerado com os seguintes adicionais sobre o valor da hora normal:

50% de retribuição normal na primeira hora;

75% de retribuição normal nas horas ou fracções subsequentes.

Para efeitos de cálculo do trabalho extraordinário, o valor da hora será determinado pela seguinte fórmula:

(Remuneração mensal x 12) / (Horas de trabalho x 52).

4.2.4 Fórmulas de cálculo

Cláusula 38^a - Fórmula de cálculo por perda de remuneração

O montante a deduzir por motivo de falta que implique perda de remuneração será calculado pela aplicação da seguinte fórmula:

Remuneração mensal / 30 = Remuneração diária.

Refere-se que esta forma de cálculo pode ser bastante prejudicial ao trabalhador, em casos de férias não gozadas e que tenham que ser liquidadas, a título de exemplo.

4.2.5 Diuturnidades

Cláusula 41^a - Diuturnidades

- 1) Para além da remuneração, os trabalhadores sem acesso obrigatório terão direito a uma diuturnidade de 13,49 Euros de três em três anos, até ao limite de seis, que fará parte integrante da retribuição, a qual será atribuível em função das respectivas antiguidades na empresa.
- 2) Para efeitos desta cláusula, a antiguidade do trabalhador conta-se a partir de 1 de Março de 1977.
- 3) Os trabalhadores que passaram a estar abrangidos pelo nº1 desta cláusula venceram a primeira diuturnidade em 1 de Março de 1982, ou em data posterior, desde que perfizessem o mínimo de três anos de antiguidade na empresa e na categoria sem acesso obrigatório.
- 4) A segunda diuturnidade, para todos os trabalhadores abrangidos por esta cláusula, venceu-se logo que um trabalhador teve em 1 de Março de 1983, ou em data posterior, o mínimo de seis anos na empresa e na categoria sem acesso obrigatório.
- 5) Cada uma das restantes diuturnidades vencer-se-á depois de decorridos três anos sobre o vencimento da diuturnidade imediatamente anterior.

Da análise do acordo da ANTROP deduz-se então que por cada 3 anos de antiguidade (tempo de serviço prestado) é atribuída uma diuturnidade, até ao total máximo de 6 (18 anos de tempo de serviço). O valor em vigor na empresa estudada é de 13,47€ Em termos médios, os trabalhadores a tempo completo têm 3 diuturnidades. As mesmas influenciam os valores de cálculo de todos os itens que são relacionados (à percentagem) do salário base.

De referir que este prémio de progressão funciona unicamente por antiguidade e não por mérito do trabalhador, ou seja, mesmo que se trate de um mau motorista, progride da mesma forma que um bom motorista.

Dado que o trabalhador a tempo parcial, mais antigo, tinha a 31/12/2005 dois anos de serviço, conclui-se que os trabalhadores a tempo parcial não têm ainda diuturnidades.

4.2.6 Trabalho em dias de descanso

Cláusula 43ª -Retribuição do trabalho em dias de descanso e feriados

1. O trabalho prestado em dias feriados ou dias de descanso, semanal e/ou complementar é remunerado com o acréscimo de 200%.
2. Para efeito de cálculo, o valor do dia será determinado pela seguinte fórmula:

Remuneração mensal / 30 = Remuneração diária.

E o valor da hora será também determinado pela seguinte fórmula:

Remuneração diária / Horário de trabalho diário = Remuneração hora.

- 1) Qualquer período de trabalho prestado nos dias feriados, de descanso semanal e ou complementar será pago pelo mínimo de 5 horas, de acordo com os nº 1 e 2 desta cláusula.
- 2) Cada hora ou fracção trabalhada para além do período normal de trabalho será paga pelo triplo do valor resultante da aplicação da fórmula consignada no nº2 desta cláusula.
- 3) Se o trabalhador prestar serviço em qualquer dos seus dias de descanso semanal terá direito a descansar obrigatoriamente um dia completo de trabalho num dos três dias úteis seguintes por cada dia de serviço prestado, independentemente do disposto nos nºs 1 e 2 desta cláusula
- 4) Por cada dia de descanso semanal ou feriado em serviço no estrangeiro, o trabalhador, além do adicional referido nos nºs 1 e 2 desta cláusula tem direito a um dia de descanso complementar, gozado seguida e imediatamente à sua chegada.
- 5) Considera-se haver sido prestado trabalho em dias de descanso semanal e ou complementar ou feriado sempre que não se verifique pelo menos 24 horas consecutivas de repouso no decurso do dia civil em que recair, salvaguardando-se e exceptuando-se os seguintes casos:
 - a. O trabalho que se prolongue até às 3 horas do dia civil de descanso semanal, de descanso complementar ou feriado;
 - b. Os casos de horário de trabalho que envolvam a prestação de serviço normal em dois dias civis.

No caso da empresa em estudo e para o período avaliado, estas regras são omitidas e o trabalho em dia de descanso é pago a 50€, caso seja um feriado, ou a 44,39€ se for um dia de folga. No caso ainda de só trabalhar 6 horas (meio dia) existe o prémio de “meia folga” de valor 35,41€¹²

¹² Quando ocorre o pagamento destes prémios, não são pagas as horas-extra desse dia de trabalho. Este tipo de situação ocorre sobretudo no serviço ocasional. O motorista não vê o dia trabalhado em folga compensado por outro.

4.2.7 Trabalho nocturno

Cláusula 46^a – Retribuição do trabalho nocturno

O trabalho nocturno será remunerado com um acréscimo de 25% em relação à retribuição a que dá direito o trabalho equivalente prestado durante o dia.

Na empresa em estudo as horas nocturnas não são pagas aos motoristas das carreiras, somente aos que estão ao serviço da RENEX.

4.2.8 Refeições

Cláusula 47^a -Refeições

1) A empresa reembolsará os trabalhadores deslocados das despesas efectuadas com as refeições que estes, por motivo de serviço, hajam tomado fora do local de trabalho para onde tenham sido contratados, pelos valores seguintes:

Almoço = 6,80€

Jantar = 6,80€

2) A empresa reembolsará igualmente os trabalhadores das despesas com as refeições que estes hajam tomado no local de trabalho quando a execução do serviço os impedir de iniciarem e terminarem o almoço entre as 11 horas e as 14 horas e 30 minutos e o jantar entre as 19 horas e 30 minutos e as 22 horas, pelo valor de 2,42€

3) A empresa reembolsará ainda os trabalhadores que terminem o serviço depois da 1 hora ou o iniciarem antes das 6 horas pelo valor de 2,42€ Este valor será, também de 2,42€ se eles prestarem o mínimo de 3 horas de trabalho entre as 0 e as 5 horas.

Na empresa em estudo a regra do ponto 3 não se aplica aos motoristas das carreiras, somente aos que estão ao serviço da RENEX.

4.2.9 Quadro resumo das regras de pagamento na CAIMA

	TC FSTRU e Não sindicalizados	TC SNM	TP FSTRU e Não sindicalizados	TP SNM
Aplicação	Festru e não sindicalizados	SNM	Festru mais não sindicalizados	SNM
Periodos de trabalho	3			
Tempos de corte	um maximo de 2 periodos com maximo 3 horas e individualmente minimo 1 hora		sem noção de tempos maxi ou mini (periodos inferiores a 15 m não são considerados tempos de corte)	
Primeiro periodo de trabalho	Sem noção de tempo minimo			
Pequeno almoço	sempre que o serviço inicie antes das 6 da manhã			
Subsidio refeição	por cada dia trabalhado com minimo 4 horas		por cada dia trabalhado	
1ª Refeição deslocada	Cada vez que é obrigado a almoçar fora do local de trabalho entre 11h e 14h30			
2ª Refeição deslocada	Cada vez que janta fora do local de trabalho entre 19h30 e 22h00			
1ª Refeição penalizada	quando almoça no local de trabalho mas fora do periodo normal de almoço das 11 hora as 14:30 e que não tem pelos menos uma hora de corte para almoçar neste intervale horario.			
2ª Refeição penalizada	quando janta no local de trabalho mas fora do periodo normal das 19:30 hora as 22 H e que não tem pelos menos uma hora de corte para jantar neste intervale horario.			
Subsidio deslocação Nacional	quando há pernoita em territorio nacional			
Ajudas de Custo em território nacional que implicam pernoita	Dormida contra factura máximo 30 €			
Subs. Desloc. Internacional	quando há pernoita em territorio internacional			
Ajudas de Custo para deslocações ao estrangeiro	valor diário 50			
Agente único	minimo 4 horas (se houver pelo menos 1 serviço de carreira) corresponde ao tempo de condução em carreiras, desd carr e transurbana (excepto serviços da renex)	minimo 8 horas (se houver pelo menos 1 serviço de carreira) corresponde ao tempo de condução em carreiras, desd carr e transurbana (excepto serviços da renex)	garantia minima 50 % do tempo diário contractual ou se mais favoravel soma dos tempos em serviço de carreiras	100 % do tempo de contrato diário desde que haja uma operação carreira
1 º Hora extra	1º hora de serviço à empresa alem das 8h00 diárias (remuneração hora com acréscimo de 50%)		1º hora para alem do tempo diário contratualizado(remuneração base + 50%)	
2ª Hora extra e restantes	Todas as horas extras depois da primeira hora extra (taxa + 75%)			
Folga oficial	Paga se o premio fo cada vez que trabalhe sobre o fo.			
Folga complementar	Paga se o premio FC cada vez que trabalhe sobre o FC ou que não tiver a oportunidade de recuperar o FC no dia a seguir do FO.			
Folga atrasa	não aplicavel			
Meia folga	Paga cada vez que trabalhe numa folga complementar ou oficial meio dia ou quando o serviço ocasional acabe de madrugada			
Feriado	Recebe o premio de feriado para cada dia trabalhado em feriado não se acumula com os premios em folgas			
Horas nocturnas	das 20 as 7 só no serviço renex			

Tabela 4.2 – Regras de pagamento do complexo salarial dos motoristas na CAIMA.

4.3 Caracterização do trabalhador a tempo parcial da CAIMA

Com base nos trabalhadores a tempo parcial que trabalham ou trabalharam na CAIMA, foi construído a Tabela 4.5 com uma série de características que permitem efectuar algumas análises acerca do perfil do TP.

Em primeiro lugar, destaca-se o facto de se ter classificado o tempo parcial em 5 categorias:

Tipo 1 - Com outro emprego ou com responsabilidades ao nível da vida familiar, caso de condutoras que não querem o regime de tempo completo porque precisam de tempo para dar apoio à família.

Tipo 2 - Aceitou o contrato a tempo parcial por não ter alternativa de emprego na altura, dado que durante dois anos, as entradas para tempo completo, na CAIMA, estiveram congeladas e a única oferta disponível de emprego era o regime a tempo parcial.

Tipo 3 - Reformado, encara o tempo parcial como forma de continuar activo e na procura de um complemento de reforma.

Tipo 4 - Tempo parcial contratado apenas para o período escolar. Contrato renovado ou não no ano escolar seguinte.

Tipo 5 - Trabalhador da CAIMA, aproveita para fazer horas de condução para ganhar horas extras e agente único. Caso dos mecânicos e pessoal encartado das estações. Pode ser considerado um tempo parcial virtual, dado que o “outro” emprego é na própria empresa.

4.3.1 Idade

Constata-se uma distribuição semelhante entre os 3 primeiros escalões, sendo o 4º escalão, de mais de 50 anos, o que menor representação tem.

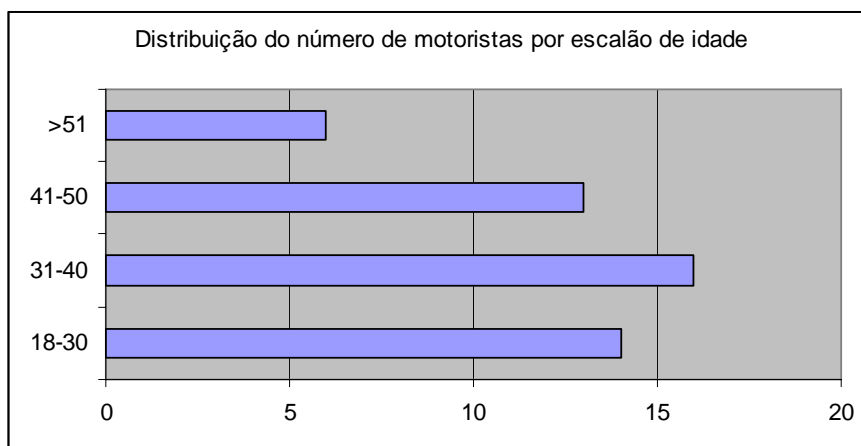


Gráfico 4.1 – Distribuição dos motoristas TP por escalão de idade.

Em termos de estabilidade, a distribuição dos motoristas por escalões de idades só revela que o 4º escalão é extremamente estável, talvez devido ao facto de, nas idades em causa, serem reduzidas as oportunidades de emprego. Por outro lado, se são motoristas que se reformaram de outro emprego, há a tendência para haver menor mobilidade.

4.3.2 Distribuição por sexo

Dos 49 tempos parciais analisados, só 5 é que eram do sexo feminino. Tal falta de paridade entre sexos não é de estranhar dado que a profissão de motorista é, desde há muito, tipicamente masculina. Tal também explica o facto de duas motoristas, apesar de já terem tido oportunidades de passar para o regime de tempo completo, optaram por não o fazerem, dado que necessitam de parte do dia para dar apoio à família.

4.3.3 Estado civil e número de filhos

Cerca de 75% dos tempos parciais são casados ou vivem em situação marital equiparável (união de facto). Como tal, têm responsabilidades familiares o que pode explicar o facto de a maior parte (75%) dos que optaram por se despedir porque arranjam um emprego melhor ou mais bem remunerado tinham 1 ou 2 filhos e, ao mesmo tempo, não tinham segundo emprego.

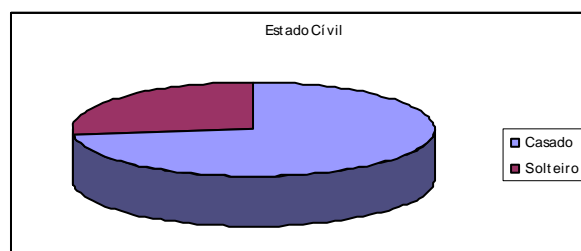


Gráfico 4.2 – Estado civil dos motoristas TP.

Relativamente ao número de filhos, em nada a análise é conclusiva, para além do facto de que 30% dos motoristas não têm filhos e, logo, a necessidade mensal de dinheiro é menor explicando uma certa estabilidade em relação ao regime de tempo parcial dos mesmos.

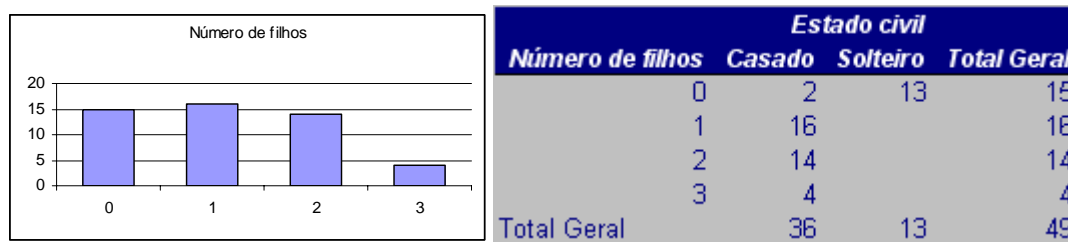


Gráfico 4.3 – Número de filhos dos motoristas a TP. Tabela 4.3 – Relação entre o estado civil e o número de filhos dos TP.

4.3.4 Situação profissional à data de entrada e experiência no sector do transporte público de passageiros

A maior parte dos trabalhadores a tempo parcial não tinham nenhuma experiência em transporte público de passageiros. O peso dos empregados à data de entrada no total representa cerca de 53%, ou seja, a maior parte dos contratados com contrato a tempo parcial ou tinham outro emprego que abandonaram, ou mantiveram esse emprego e conciliaram com o emprego na CAIMA. De referir ainda que os 3 trabalhadores em situação de reforma, já tinham experiência no sector, sendo que continuam os 3 ao serviço.

Situação à data de contratação	Experiência no sector TPPassageiros		Total Geral
	Não	Sim	
desempregado	15	5	20
empregado	19	7	26
reformado		3	3
Total Geral	34	15	49

Tabela 4.4 – Relação entre situação profissional e experiência no sector - motoristas TP

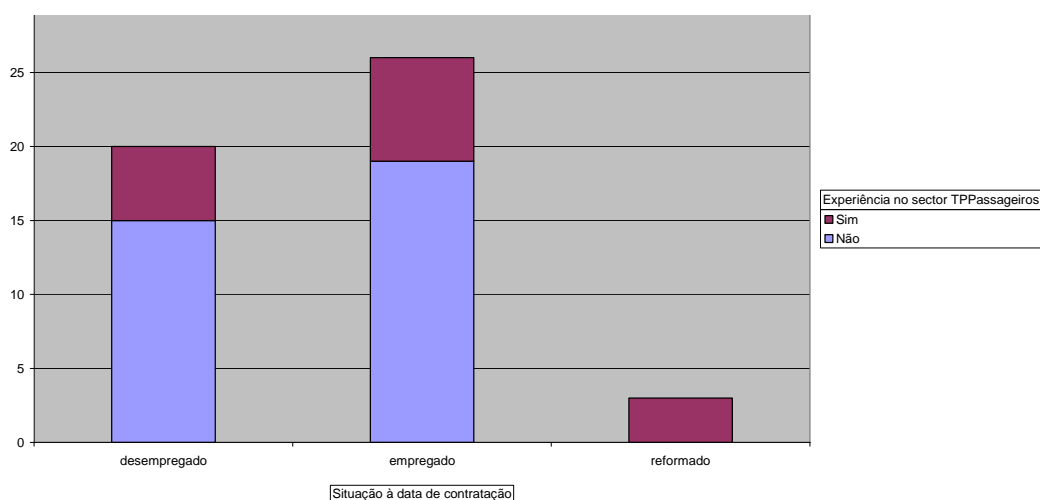


Gráfico 4.4 – Relação entre situação profissional e experiência no sector - motoristas TP

4.3.5 Nível de escolaridade

Relativamente ao nível de escolaridade dos trabalhadores a tempo parcial, apresenta uma distribuição perfeitamente normal, com a maior parte dos trabalhadores só com o 1º ciclo ou o 2º, explicado pelo baixo grau de ileteracia a escolha da profissão. O único facto surpreendente é o de haver 7 motoristas com o 12º ano e um com o 10º ano, explicável pela crise de emprego em que o país está, levando a que pessoas com um maior grau de ileteracia aceitem profissões para as quais, à partida, têm habilitações a mais, dada a necessidade de emprego e de terem uma remuneração.

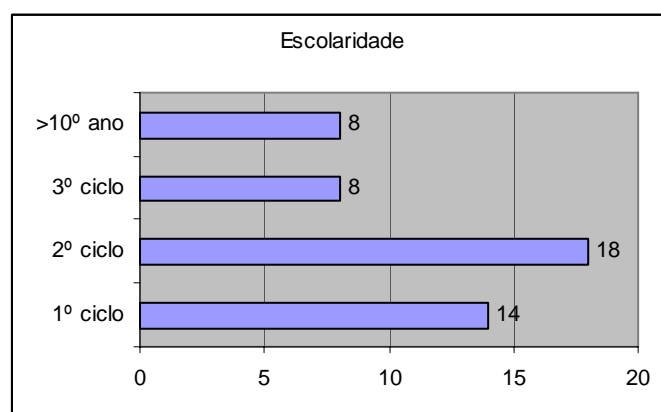


Gráfico 4.5 – Nível de escolaridade dos trabalhadores a TP.

4.3.6 Número de horas diárias de contrato

A maior parte dos contratados com o regime de tempo parcial, 70%, é com o valor de 6 horas diárias. Com 5 horas e 3 horas, são cerca de 20%. De referir que de acordo com as leis da prestação do fundo de desemprego, um trabalhador a tempo parcial que preste até um máximo de 5 horas por dia de trabalho não perde o direito ao fundo de desemprego caso o esteja a receber. Assim, é normal que os entrevistados para tempo parcial que estejam nessa situação optem por um contrato de 5 horas em detrimento do de 6.

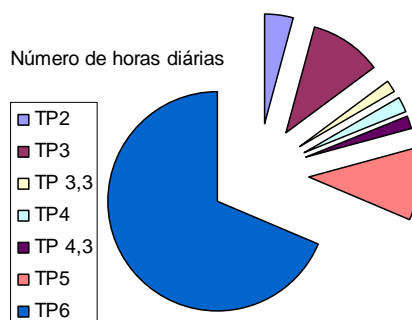


Gráfico 4.6 – Número de horas diárias do contrato dos TP.

4.3.7 Estabilidade da situação de contratado em regime de tempo parcial

Das várias correlações que se possam tentar estabelecer entre a saída de um motorista contratado no regime de tempo parcial e outros factores, sobressai o da categoria do motorista. Não atendendo aos motoristas que foram despedidos, ou seja, que de alguma forma não se enquadravam nos padrões da empresa e por isso foram dispensados, os que se despediram, ou estão no tipo 1 ou no tipo 2.

No caso do tipo 1 há dois casos; estes optaram por emigrar, abandonando os dois empregos que tinham. No caso de um deles, emigrou para Inglaterra já com a garantia de ir trabalhar como motorista numa grande multinacional daquele país.

No tipo 2, tão grande grau de despedimentos só é explicável pelo facto de as pessoas em causa terem inicialmente aceite o regime de tempo parcial por falta de outras alternativas no mercado de trabalho. Logo que arranjam uma alternativa mais bem remunerada, despediram-se.

O número de trabalhadores que se despediram poderia ser maior caso em Julho de 2005 não tivessem sido passados ao regime de tempo completo 7 motoristas. Os mesmos ainda se mantêm na empresa, com contrato de trabalho da Charline.

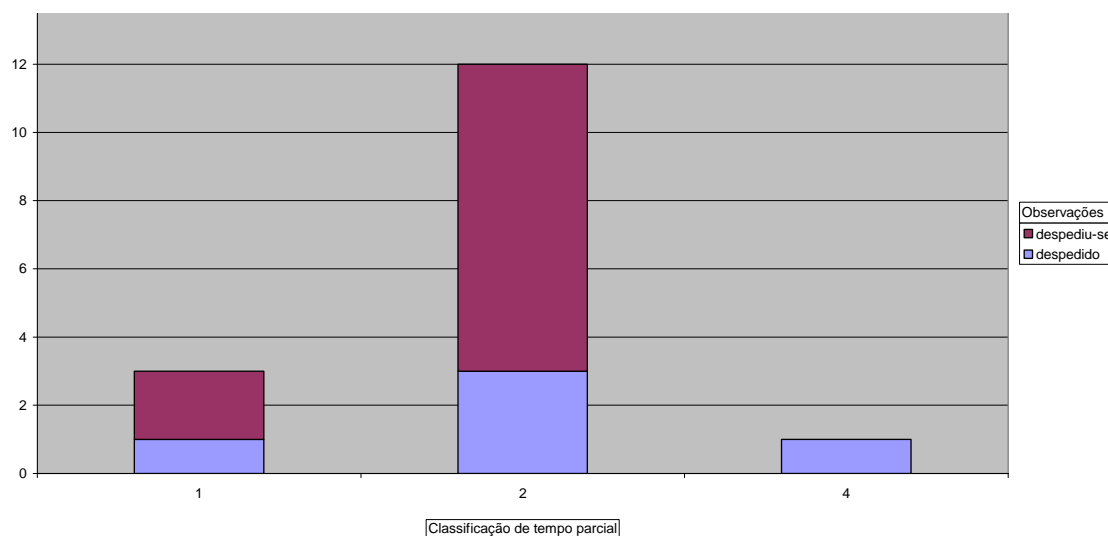


Gráfico 4.7 – Forma de saída da empresa, por tipo de TP.

4.3.8 Alguns casos de sucesso e insucesso

Motorista 01

Este motorista é funcionário de uma Câmara Municipal, trabalhando na recolha de resíduos sólidos urbanos. Pelo facto de os dois empregos serem fisicamente bastante

próximos e se conseguir conciliar a chapa atribuída com o horário que efectua na câmara, este já se encontra há dois anos a prestar serviço.

Motorista 05

Este motorista é manobrador de um empilhador numa fábrica para a qual a CAIMA presta o serviço de transporte de trabalhadores. O serviço diário consiste então, em transportar os colegas desde a zona de Arouca para a fábrica e regresso ao fim do dia. Encontra-se desde que foi contratado ao serviço da empresa, estando a continuidade do mesmo dependente da manutenção do contrato de transporte dos funcionários da Fábrica em causa com a CAIMA. É uma solução bastante estável.

Motorista 03 e Motorista 20

O motorista 20 passou de tempo completo para tempo parcial na mesma altura em que foi contratado o motorista 03, funcionário de uma Câmara Municipal. Desde então, há 22 meses, passaram a assegurar uma chapa que anteriormente estava entregue a um trabalhador em regime de tempo completo.

Motorista 40 e 32

Casos típicos de pessoas que não tendo experiência no sector aceitaram o regime de tempo parcial e não se adaptaram por algum motivo às funções. Saíram passado um mês da empresa.

Motorista 38 e 39

Exemplo de motoristas tipo 2 que aceitaram o regime de contrato a tempo parcial (6 horas cada um) e quando arranjam uma alternativa melhor, se despediram. Respectivamente foram trabalhar para uma fábrica e para motorista de pesados de uma Câmara Municipal.

Classificação de tempo parcial	Idade a 31-03-2005	Nome	Data de entrada	Estado civil	Número de filhos	Escolaridade	Outro emprego?	Situação à data de contratação	Experiência no sector TPPassageiros	Data de saída	Tempo de permanência (meses)	Categoria	Observações
1	46	Motorista 01	16-02-2004	Casado	3	1º Ciclo	SIM	empregado	Não		25	TP 3	
1	34	Motorista 02	13-04-2004	Casado	2	2º Ciclo	Não	empregado	Não		24	TP 6	
1	48	Motorista 03	10-05-2004	Casado	2	2º Ciclo	SIM	c. munic. Aveiro	Sim		22	TP 6	
1	37	Motorista 04	01-09-2004	Casado	1	2º Ciclo	SIM	empregado	Sim	*	19	TP 6	
1	44	Motorista 05	01-10-2004	Casado	2	1º Ciclo	SIM	empregado	Sim		18	TP 3	
1	48	Motorista 06	01-10-2004	Casado	2	1º Ciclo	SIM	empregado	Não		18	TP 6	
1	26	Motorista 07	13-10-2004	Solteiro	0	3º Ciclo	SIM	empregado	Não		18	TP 5	
1	30	Motorista 08	02-12-2004	Solteiro	0	3º Ciclo	SIM	empregado	Não	15-03-2006	16	TP 6	despediu-se
1	36	Motorista 09	02-12-2004	Casado	2	2º Ciclo	SIM	empregado	Não		16	TP 6	
1	30	Motorista 10	02-12-2004	Casado	3	2º Ciclo	SIM	empregado	Não		16	TP 3	
1	41	Motorista 11	04-12-2004	Casado	1	2º Ciclo	SIM	empregado	Não		16	TP 2	
1	35	Motorista 12	23-02-2005	Casado	2	2º Ciclo	SIM	empregado	Não		13	TP 4	
1	26	Motorista 13	20-04-2005	Solteiro	0	10º Ano	SIM	bombeiro	Não		11	TP 6	
1	26	Motorista 14	20-04-2005	Solteiro	0	12º Ano	SIM	empregado	Não	*	11	TP 4,5	
1	42	Motorista 15	20-04-2005	Casado	2	12º Ano	SIM	empregado	Não	23-09-2005	5	TP 3	despediu-se
1	32	Motorista 16	20-04-2005	Casado	3	12º Ano	Não	desempregado	Sim		11	TP 6	
1	43	Motorista 17	24-05-2004	Casado	2	2º Ciclo	SIM	desempregado	Não	24-11-2004	6	TP 5	despedido
1	32	Motorista 18	15-06-2005	Casado	1	12º Ano	SIM	desempregado	Não		9	TP 5	
1	32	Motorista 19	01-02-2006	Casado	1	12º Ano	SIM	empregado	Não		2	TP 5	
2	57	Motorista 20	01-09-2002	Casado	1	1º Ciclo	Não	empregado	Sim		22	TP 6	Entrou como TC, passou a TP em 10-05-2004
2	35	Motorista 21	02-12-2003	Casado	2	1º Ciclo	Não	desempregado	Não	*	28	TP 6	
2	40	Motorista 22	02-01-2004	Casado	1	2º Ciclo	Não	desempregado	Não	02-05-2004	4	TP 6	despediu-se
2	39	Motorista 23	16-02-2004	Casado	1	1º Ciclo	Não	empregado	Não	14-01-2006	23	TP 6	despediu-se
2	34	Motorista 24	13-04-2004	Casado	2	2º Ciclo	Não	Emp. Souto	Sim		23	TP 6	
2	33	Motorista 25	10-05-2004	Solteiro	0	3º Ciclo	Não	desempregado	Não	10-02-2005	9	TP 6	despediu-se
2	28	Motorista 26	17-05-2004	Solteiro	0	3º Ciclo	Não	desempregado	Não	17-11-2004	6	TP 6	despedido
2	41	Motorista 27	17-05-2004	Casado	1	1º Ciclo	Não	desempregado	Não	24-05-2004	0	TP 6	despediu-se
2	38	Motorista 28	01-09-2004	Casado	2	2º Ciclo	Não	desempregado	Não	*	19	TP 6	
2	52	Motorista 29	01-10-2004	Casado	1	1º Ciclo	Não	c. própria	Sim		18	TP 6	
2	44	Motorista 30	01-10-2004	Casado	3	1º Ciclo	Não	c. própria	Não		18	TP 6	
2	30	Motorista 31	07-10-2004	Casado	1	2º Ciclo	Não	desempregado	Não	10-02-2005	5	TP 6	despediu-se
2	44	Motorista 32	15-10-2004	Casado	2	2º Ciclo	Não	desempregado	Não	08-11-2004	1	TP 5	despediu-se
2	58	Motorista 33	05-11-2004	Casado	2	1º Ciclo	Não	desempregado	Não		17	TP 6	
2	27	Motorista 34	23-11-2004	Solteiro	0	12º Ano	Não	desempregado	Sim	*	16	TP 6	
2	24	Motorista 35	03-01-2005	Solteiro	0	2º Ciclo	Não	empregado	Não	*	15	TP6	
2	41	Motorista 36	21-01-2005	Casado	1	1º Ciclo	Não	desempregado	Sim	14-02-2006	13	TP 6	despedido
2	30	Motorista 37	23-02-2005	Solteiro	0	12º Ano	Não	desempregado	Sim		13	TP 6	
2	38	Motorista 38	23-02-2005	Casado	1	2º Ciclo	Não	empregado	Não	23-05-2005	3	TP 6	despediu-se
2	35	Motorista 39	23-02-2005	Casado	1	3º ciclo	Não	desempregado	Não	14-08-2005	6	TP 6	despediu-se
2	29	Motorista 40	20-04-2005	Solteiro	0	2º Ciclo	Não	empregado	Não	20-05-2005	1	TP 6	despediu-se
2	26	Motorista 41	20-04-2005	Solteiro	0	2º Ciclo	Não	empregado	Não	*	11	TP 6	
2	26	Motorista 42	12-10-2005	Solteiro	0	3º Ciclo	Não	desempregado	Não		6	TP 6	
2	37	Motorista 43	15-11-2005	Casado	1	3º Ciclo	Não	desempregado	Não	08-03-2006	4	TP 6	despedido
2	30	Motorista 44	15-03-2006	Solteiro	0	3º Ciclo	Não	desempregado	Não		1	TP 6	
3	56	Motorista 45	17-05-2004	Casado	0	12º Ano	Não	reformado	Sim		22	TP 6	
3	56	Motorista 46	12-10-2004	Casado	2	1º Ciclo	SIM	reformado	Sim		18	TP 6	
4	48	Motorista 47	23-09-2004	Casado	1	1º Ciclo	SIM	empregado	Sim	24-06-2005	9	TP 3	despedido
4	47	Motorista 48	14-09-2005	Casado	0	2º Ciclo	SIM	desempregado	Sim		6	TP 2	
4	55	Motorista 49	15-09-2005	Casado	1	1º Ciclo	Não	reformado	Sim		6	TP 3,30	

Tabela 4.5 – Resumo dos elementos caracterizador dos trabalhadores em regime de tempo parcial - CAIMA

Nome Escala	Dez-03	Jan-04	Fev-04	Mar-04	Abr-04	Mai-04	Jun-04	Jul-04	Ago-04	Sep-04	Out-04	Nov-04	Dez-04	Jan-05	Fev-05	Mar-05	Abr-05	Mai-05	Jun-05	Jul-05	Ago-05	Sep-05	Out-05	Nov-05	Dez-05	Jan-06	Fev-06	Mar-06
Motorista 20																												
Motorista 21	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 22	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 01		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 23		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 02			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 24				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 03					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 25					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 26					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 27					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 45					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 17					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 04						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 28						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 47							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 05							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 06							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 29							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 30							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 31							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 46							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 07							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 32								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 33								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 34								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 08								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 09									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 10									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 11									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 35										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 36										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 12										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 37										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 38											1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 39											1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 13												1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 14													1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 15														1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 16															1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 40																1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 41																	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 18																		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 48																			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 49																				1	1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 42																					1	1	1	1	1	1	1	1
Motorista 43																						1	1	1	1	1	1	1
Motorista 19																								1	1	1	1	1
Motorista 44																										1	1	1

Tabela 4.6 – Entradas e saídas dos TP CAIMA

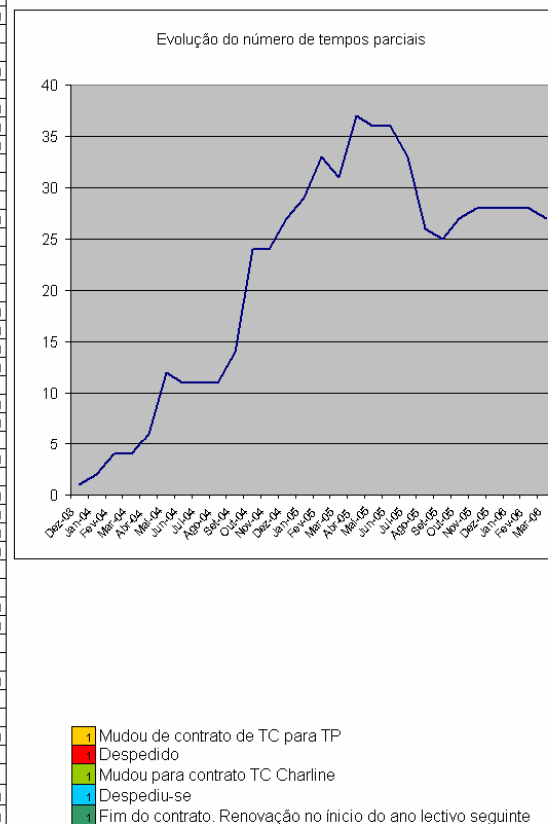


Gráfico 4.8 – Evolução do número de TP na CAIMA desde Dezembro de 2003

4.4 Alguns indicadores salariais e dados mensais

A Tabela 4.7 funciona como um guia de valores e indicadores de produtividade dos motoristas do serviço carreiras da CAIMA. Não estão patentes na mesma elementos relativos aos motoristas da RENEX, para além do cálculo de efectivos mensais. Todos os outros valores não incluem o processamento salarial dos motoristas ao serviço da RENEX. O período considerado foi de Janeiro a Junho de 2005. Não se considerou nem Novembro de 2004 nem Dezembro de 2005 porque foram os 2 primeiros meses de processamento salarial com a nova metodologia da CAIMA, baseado nas chapas, podendo ser considerado como meses teste. Por outro lado, o processamento do mês de Novembro contemplou, por uma questão de calendário de pagamento de extras, um mês de salário, diuturnidades e subsídios de refeição e mês e meio de extras. A partir de Julho de 2005, com a introdução de um novo tipo de contrato a tempo completo, com um acordo de empresa totalmente diferente da ANTROP e para o qual foram transferidos sete trabalhadores a tempo parcial, os dados de comparação podiam ser desvirtuados por essa alteração, logo não se consideram esses meses e os seguintes.

Elementos / Meses	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Nº de Tempos Completos	99	98	99	98	98	98
Nº de Tempos Completos/s/ Renex	82	81	82	82	83	83
Nº de Tempos Parciais	28	29	34	37	37	37
Nº Total de Motoristas (Absoluto)	127	127	133	135	135	135
Nº Total de Motoristas (Absoluto)s/Renex	110	110	116	119	120	120
Nº Total de Motoristas (Equivalente)	116	115	119	120	120	120
Nº Total de Motoristas (Equivalente) s/Renex	99	98	102	104	105	105
Dias de Férias dados s/ Renex	186	174	34	258	35	26
Dias de Folga	676	821	674	753	869	801
Dias de Baixa	126	172	111	67	36	35
N. Dias de Trabalho	2.247	2.234	2.257	2.366	2.559	2.602
Nº Dias de Trabalho (só TC)	1.781	1.727	1.717	1.725	1.844	1.848
Nº Dias de Trabalho (só TP)	466	507	540	641	715	754
Folgas Pagas	133	208	156	157	197	258
Folgas Pagas (só TC)	131	200	152	151	190	239
1/2 Folgas pagas	26	28	15	8	30	23
1/2 Folgas (só TC)	23	26	13	8	26	19
Nº de Veiculos	128	128	127	127	127	126
Nº de Veiculos Reserva (média)	2,30	2,10	1,93	2,37	1,76	4,52
Hora Extra 50%	1.464	1.429	1.484	1.308	1.457	1.310
Hora Extra 75%	1.792	1.559	1.622	1.367	1.352	1.287
Nº de Defeições Deslocado	1.057	1.041	1.006	1.127	1.219	1.447
1º Refeição Deslocado	995	957	924	1.018	1.087	1.205
2º Refeição Deslocado	62	84	82	109	132	242
Horas Pagas	21.397	20.514	19.476	20.924	20.110	19.617
Horas de Condução	11.771	11.846	11.410	13.118	13.693	14.159
Horas de Condução /Horas Pagas	0,55	0,58	0,59	0,63	0,68	0,72
Agente Único (nº de horas)	12.307	12.244	12.385	12.035	12.708	11.876

Base: Chapas, s/Renex, s/alugueres Ocasionais. Período 15 a 14

Tabela 4.7 – Resumo de indicadores de actividade da exploração da CAIMA de Janeiro a Junho de 2005.

Pode-se constatar, em primeiro lugar, que a introdução de trabalhadores a tempo parcial tem acção quase imediata sobre as horas extras pagas, notando-se mais efeito nas horas extras pagas a 75% (o que representa 175% do valor normal). Apresenta-se no gráfico a evolução das segundas refeições deslocadas, que servem como indicador do serviço ocasional, para chamar a atenção que mesmo com um acréscimo normal nestes meses do ano (a partir de Abril) se fez notar a entrada em Fevereiro e Abril de trabalhadores a tempo parcial.

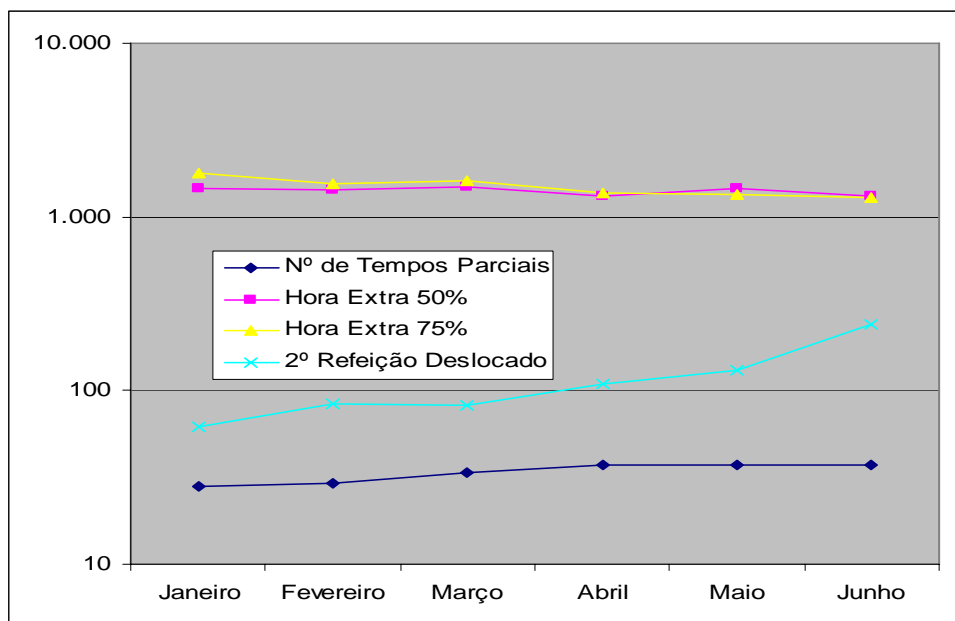


Gráfico 4.9 – Evolução do N.º TP, horas extra e 2ª refeição deslocadas, de Janeiro a Junho de 2005.

No indicador de “Horas de condução / Horas pagas” também se faz notar a entrada de trabalhadores a tempo parcial com uma variação de 0,55% em Janeiro para 0,72% em Junho, com um ganho de 17 pontos percentuais, revelando um ganho de produtividade, sobretudo relacionado com a racionalização das horas extra, períodos de descanso e horas extra com a entrada de trabalhadores a tempo parcial.

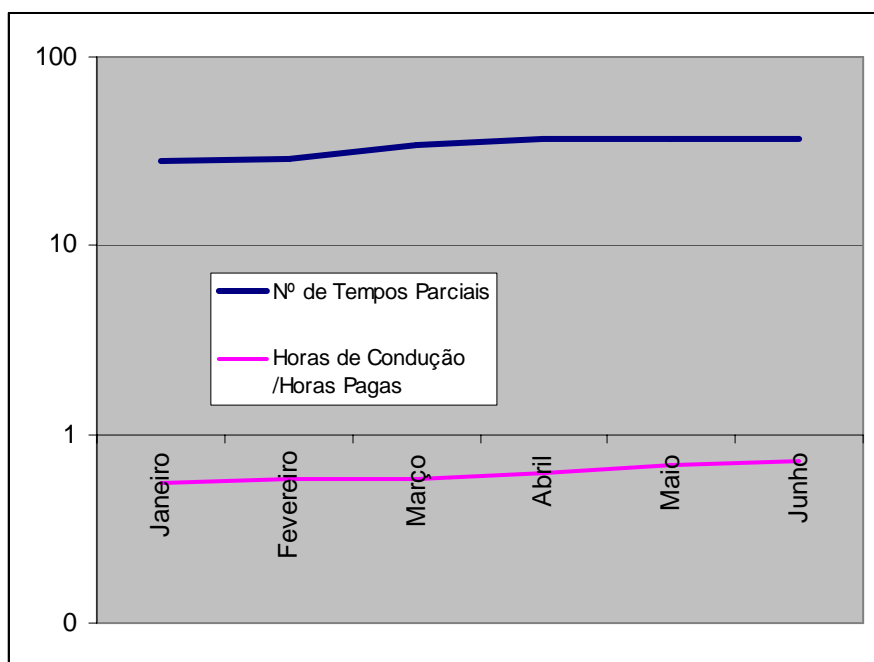


Gráfico 4.10 – Evolução do número de TP e rácio horas de condução / horas pagas, de Janeiro a Junho de 2005.

Também se faz notar a variação dos dias de trabalho de tempo parcial, como seria lógico, com a entrada de trabalhadores neste regime.

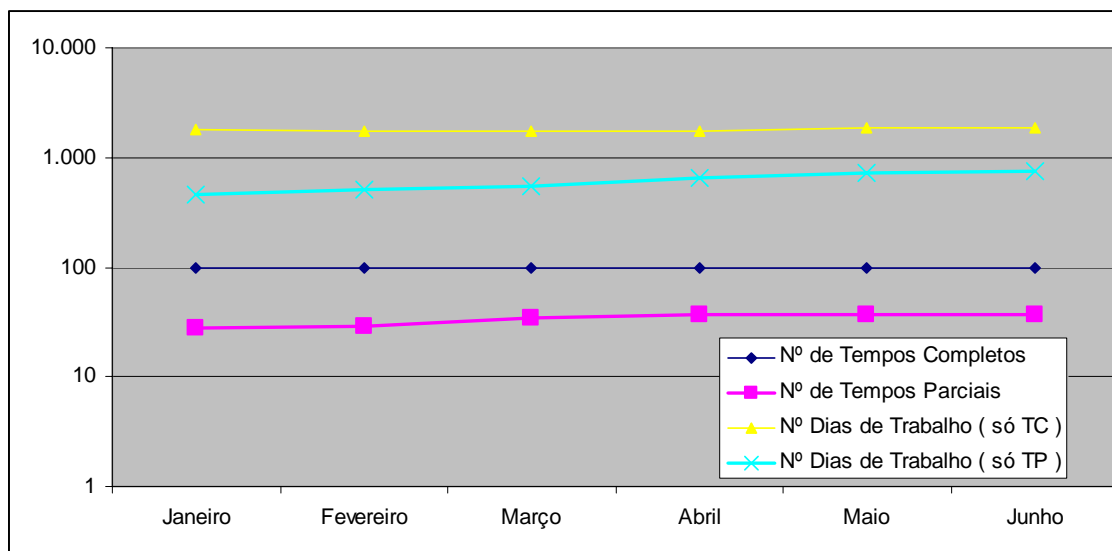


Gráfico 4.11 – Evolução do número de TP e TC e dias de trabalho respectivos, de Janeiro a Junho de 2005.

Analisando os processamentos salariais e os componentes dos mesmos no período referenciado, com base no quadro resumo dos processamentos, constata-se o seguinte:

1. O valor médio bruto do salário + diuturnidades + subsídio de refeição de um trabalhador em regime de tempo parcial é de 508€, sendo os extras 139€ Em

termos percentuais têm um peso de 78 e 22 por cento. Em termos médios recebe 647€

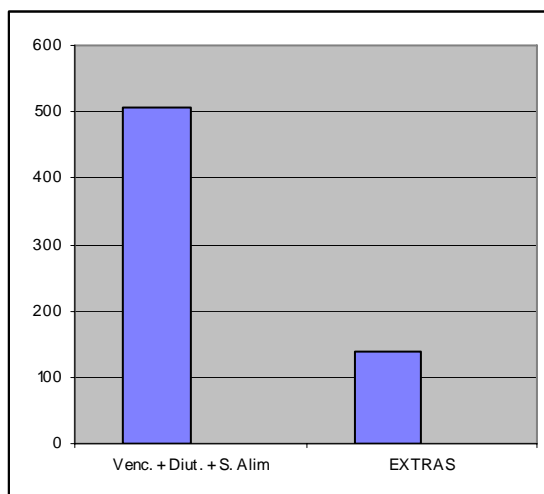


Gráfico 4.12 – Composição média de um salário de um TP.

2. O valor médio bruto do salário + diuturnidades + subsídio de refeição de um trabalhador em regime de tempo completo é de 723€, sendo os extras 492€. Em termos percentuais têm um peso de 59 e 41 por cento. Em termos médios recebe 1215€

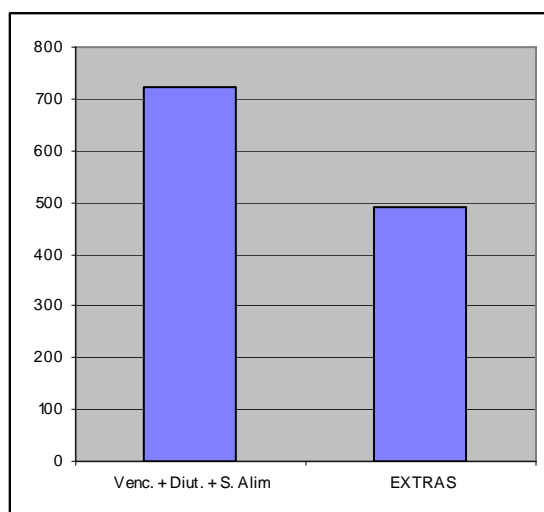


Gráfico 4.13 – Composição média de um salário de um TC.

3. O salário bruto de um TC tem uma constituição completamente diferente de um TP. A primeira diferença é a do peso do salário base. As folgas pagas, os

pequenos-almoços e refeições deslocadas têm um peso significativo no salário do TC mas são residuais no TP.

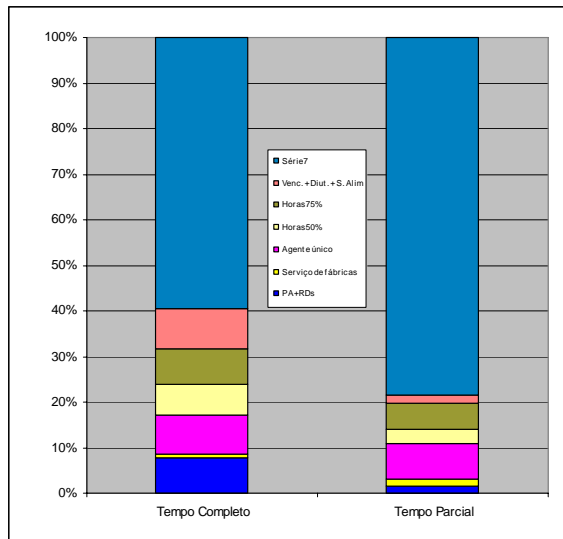


Gráfico 4.14 – Decomposição por rubricas do salário de um TC e de um TP, em percentagem.

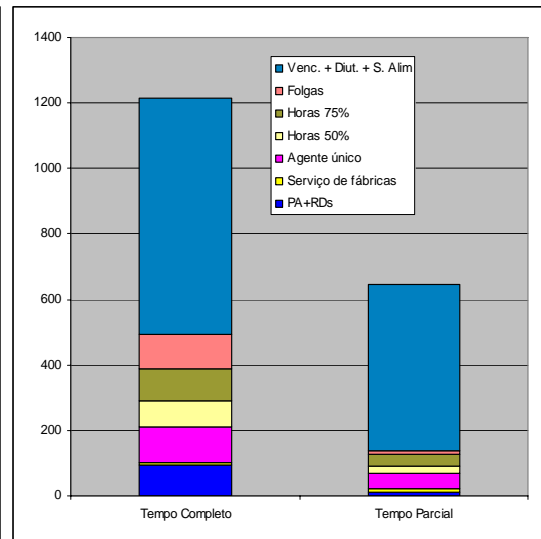


Gráfico 4.15 – Decomposição por rubricas do salário de um TC e de um TP.

Estas diferenças reflectem também a diferenciação que há ao nível do serviço que o trabalhador a tempo completo pode fazer e o serviço que o trabalhador a tempo parcial faz. No primeiro caso, além do serviço de carreiras podem fazer serviço ocasional e trabalhar em dias de folga. Pelos imperativos legais, é menos aconselhável que um trabalhador a tempo parcial trabalhe num dia de folga ou que efectue serviço ocasional, dado que este tipo de serviço se caracteriza por ter hora marcada para começar, mas raramente por cumprir hora estipulada de chegada, além que ultrapassa o limite das 6 horas diárias.

Só em casos muito específicos é que se pode aceitar que um trabalhador a tempo parcial efectue serviço ocasional. Quando se refere que um tempo parcial é classificado de TP 6, tal não significa que ele trabalhe 5 dias por semana, 6 horas por dia. Desde que acordado e aceite pela empresa e pelo trabalhador, a distribuição das horas pelos dias da semana pode ser completamente diferente. Trabalhadores há, como seja o caso do motorista 12 e do motorista 03, que trabalham respectivamente 2 e 4 horas por dia de segunda a sexta, e a um dos dias do fim-de-semana trabalham as restantes horas. Conforme foi referido no ponto 4.2.3 o máximo de horas de trabalho num dia deve ser 8 horas e neste caso o cálculo resulta em 10 horas de trabalho. Pode então este trabalhador efectuar um serviço de chapa ou um serviço ocasional, salvaguardando sempre o tempo de trabalho e, perdendo a empresa, duas horas de serviço, cumprindo a lei, dado que a diferença entre as 10 horas que devia trabalhar e as 8 horas de lei, são perdidas, para não incorrer numa ilegalidade.

	Valores absolutos							Médias						
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Média	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Média
Total motoristas														
Número de motoristas	110	110	116	119	120	120	116							
Subsídio alimentação	8750	8591	8656	8859	9524	9683	9011	80	78	75	74	79	81	78
PA+RDs	7401	7369	7165	7959	8650	10357	8150	67	67	62	67	72	86	70
Serviço de fábricas	1260	1149	1111	876	906	889	1032	11	10	10	7	8	7	9
Agente único	10521	10423	10545	10198	10803	10075	10428	96	95	91	86	90	84	90
Horas 50%	7558	7366	7661	6746	7552	7137	7336	69	67	66	57	63	59	63
Horas 75%	10748	9322	9690	8201	8182	7999	9024	98	85	84	69	68	67	78
Horas Extra	18306	16688	17351	14947	15734	15135	16360	166	152	150	126	131	126	142
Folgas	6799	10197	7357	7821	10082	12346	9100	62	93	63	66	84	103	78
Venc. + Diut. + S. Alim	76017	75859	75924	76127	76792	76951	76278	691	690	655	640	640	641	659
EXTRAS	44285	45826	43530	41805	46175	48913	45089	403	417	375	351	385	408	390
SALÁRIO BRUTO	111553	113094	110797	109073	113442	116181	112357	1014	1028	955	917	945	968	971
Tempos Completos														
Número de tempos completos	82	81	82	82	83	83	82							
Subsídio alimentação	7644	7467	7427	7451	7963	8088	7673	93	92	91	91	96	97	93
PA+RDs	7199	7151	6983	7389	8225	9769	7786	88	88	85	90	99	118	95
Serviço de fábricas	978	812	774	515	574	593	708	12	10	9	6	7	7	9
Agente único	9135	8828	9032	8302	8956	8266	8753	111	109	110	101	108	100	107
Horas 50%	6850	6704	6942	6079	6903	6404	6647	84	83	85	74	83	77	81
Horas 75%	9134	7772	8138	7157	7640	7276	7853	111	96	99	87	92	88	96
Horas Extra	15984	14476	15081	13236	14543	13680	14500	195	179	184	161	175	165	176
Folgas	6607	9773	7111	7405	9634	11587	8686	81	121	87	90	116	140	106
Venc. + Diut. + S. Alim	59373	59196	59156	59180	59692	59818	59403	724	731	721	722	719	721	723
EXTRAS	39901	41038	38980	36852	41933	44005	40452	487	507	475	449	505	530	492
SALÁRIO BRUTO	91631	92768	90710	88581	93662	95735	92181	1211	1237	1197	1171	1224	1251	1215
Tempos Parciais														
Número de tempos parciais	28	29	34	37	37	37	34							
Subsídio alimentação	1106	1125	1229	1409	1562	1595	1338	39	39	36	38	42	43	40
PA+RDs	202	219	182	570	424	588	364	7	8	5	15	11	16	10
Serviço de fábricas	282	337	337	360	332	297	324	10	12	10	10	9	8	10
Agente único	1386	1596	1513	1896	1847	1809	1674	50	55	45	51	50	49	50
Horas 50%	708	662	718	666	649	733	689	25	23	21	18	18	20	21
Horas 75%	1614	1550	1552	1044	542	722	1171	58	53	46	28	15	20	37
Horas Extra	2322	2212	2271	1711	1191	1455	1860	83	76	67	46	32	39	57
Folgas	192	424	246	416	448	759	414	7	15	7	11	12	21	12
Venc. + Diut. + S. Alim	16644	16663	16768	16947	17100	17133	16876	594	575	493	458	462	463	508
EXTRAS	4384	4788	4549	4953	4242	4908	4638	157	165	134	134	115	133	139
SALÁRIO BRUTO	19922	20326	20088	20492	19780	20446	20176	751	740	627	592	577	596	647

Tabela 4.8 - Resumo dos processamentos salariais dos TC e TP da CAIMA, de Janeiro a Junho de 2005.

5. CASOS PRÁTICOS DO USO DE TRABALHADORES EM REGIME DE TEMPO PARCIAL

5.1 Análise das chapas

Para efectuar a análise das chapas da CAIMA efectuaram-se diversas simplificações de forma a ter uma base manipulável de informação e que permitisse efectuar interpretações plausíveis. Assim, foram apenas consideradas para esta análise as chapas de aulas, não tendo sido tidas em consideração as chapas RENEX, Sábados, Domingos e Feriados e Fora de Aulas.

Dentro das chapas consideradas, só são usadas as que são efectuadas por motoristas, ou seja, não foram consideradas duas chapas de serviço de fábricas efectuadas com recurso a táxi nem as chapas relacionadas com serviços de fábricas efectuadas à parte do serviço normal dos motoristas e que são pagas com um valor fixo, não entrando nas contas de horas extras ou de agente único. Foi efectuada uma simplificação nos dias de funcionamento, considerando que a chapa a utilizar era a tipologia mais usada durante os dias da semana. A título de exemplo, entre a chapa A005.3 e a A005.2456, considerou-se apenas a segunda, que passou no quadro usado a ser designada por A005.

O número de serviços regulares considerados foi de 105, isto é, por dia útil da semana em tempo de aulas são necessários 105 motoristas para fazer todas as chapas da CAIMA. Destas 105 chapas, 47 podem ser efectuadas, sem qualquer alteração, por trabalhadores em regime de tempo parcial, ou seja 45% das chapas, partindo do pressuposto que as mesmas não ultrapassam as 6 horas e meia de trabalho diário e logo, 130 horas de trabalho extra por ano. O rácio de aproveitamento (tempo de condução a dividir pelo tempo pago) é de 0,63, se todas as chapas forem efectuadas por trabalhadores a tempo completo (não considerando nas chapas típicas de tempo parcial, as horas que não teriam nada para fazer depois de acabar o serviço) e sobe para os 0,76 se fossem, hipoteticamente, todas efectuadas por TPs. Caso se coloque os TCs a efectuar as chapas TC e os TPs a fazer as chapas TP, os rácios seriam de 0,63 para os TC e de 0,81 para os TP. Daqui pode-se concluir que a produtividade associada a um tempo parcial é maior do que a de um tempo completo, no serviço regular, dado que há menos tempo de reserva associados, logo, menos períodos produtivos, considerando como período produtivo quando o motorista está a conduzir com o veículo em carga.

Relativamente às chapas TC consideradas ilegais por ultrapassarem as 8:45 horas por dia (logo as 200 horas extras anuais) conclui-se serem 14. Com tempos parciais selectivamente contratados, são 14 chapas que podiam ser divididas ou re-arranjadas

para serem feitas só por tempos parciais ou por tempos completos e tempos parciais (a fazer o serviço de uma das pontas, caso isso seja possível pela natureza do serviço). Esta é outra das valências da utilização dos tempos parciais a de permitirem legalizar, face ao número de horas extra, chapas de tempos completo.

Se se atender ao tempo mínimo de descanso consagrado na lei (11 horas), o número de chapas ilegais ascende às 24, ou seja, há 24 chapas com uma amplitude superior a 13 horas, nas quais podiam ser usados trabalhadores a tempo parcial para executar o serviço de uma das pontas, e a mesma passaria a estar legal.

Atenda-se ao facto de que se está a trabalhar no campo teórico e que na realidade a natureza da chapa, os seus pontos de passagem, é que ditam se a mesma pode ser cortada em dois ou amputada de uma das pontas, ou se de todo tal não é possível.

Como será de conclusão lógica, os tempos de descanso nas chapas específicas dos tempos parciais é bem superior ao das dos tempos completos (em chapas que tenham período de descanso, dado que há tempos parciais que efectuem o serviço de forma contínua) sendo em média de 4:17h e 2:46h, respectivamente.

Em toda esta aplicação de TPs em chapas que eram efectuadas por um TC, há sempre a dificuldade de que o candidato aceite efectuar um serviço com uma grande amplitude e com tempos de corte fora do local de trabalho, que normalmente não são pagos e que dificilmente lhe possibilitarão ter outra actividade. Por outro lado, nesta questão tem que se atender às responsabilidades sociais do empregador, que deverá velar pelo equilíbrio das suas necessidades de mão-de-obra mas, ao mesmo tempo, pelo aspecto da vida pessoal dos seus colaboradores. No caso de TPs que efectuem um serviço com uma grande amplitude e com tempos de corte fora do local de trabalho, para além de não se respeitar e dar possibilidade de o trabalhador arranjar outras formas de realização profissional e salarial, a empresa não cumpre com a sua responsabilidade social, levando na maior parte dos casos a que rapidamente o colaborador comece a procurar outras alternativas para mudar de trabalho.

CHAPA	Amplitude:	H em Condição:	Tip Tab Tot TC	Tip Tab efetivo TC	Tip nova TC	Tempo de Descanso TC	Tempo de Descanso TP	Normal:	1ª hora extra (TC)	2ª hora extra (TC)	Agente usou	Tempo pago TC	Tempo pago TP	Prod	Vazio	TOT	Chapa pode ser feita por TP?	Rácio de aproveitamento TC	Rácio de aproveitamento TP	Chapa legal (> 8.45)	Chapa "legalizada" se feita por TP?	Chapa legalizada a amplitude?
A001	11:35	6:30	7:45	6:30	1:15	3:00	3:50	8:00	0:35	0:00	6:30	8:35	7:45	240	0	240	não	0,76	0,84	não	não	
A002	11:10	6:30	7:00	6:30	0:30	0:05	0:10	8:00	0:10	0:00	6:30	11:05	11:00	251	0	251	não	0,59	0,59	sim	não	
A003	13:20	6:30	9:15	6:30	2:45	3:00	4:05	8:00	1:00	1:20	6:10	10:20	9:15	208	10	218	não	0,63	0,70	sim	sim	
A004	13:55	7:20	8:15	7:20	0:55	3:00	5:40	8:00	1:00	1:55	7:20	10:55	8:15	218	0	218	não	0,67	0,89	sim	sim	
A005	13:50	7:50	10:35	7:50	2:45	2:35	2:35	8:00	1:00	1:35	7:50	10:35	10:35	240	0	240	não	0,74	0,74	sim	sim	
A006	13:50	6:45	8:10	6:45	1:25	3:00	5:40	8:00	1:00	1:50	6:20	10:50	8:10	193	12	205	não	0,62	0,83	sim	sim	
A007	13:00	6:20	8:35	6:20	2:15	3:00	4:25	8:00	1:00	1:00	6:20	10:00	8:35	192	0	192	não	0,63	0,74	sim	não	
A009	12:45	5:50	6:55	5:50	1:05	3:00	5:50	8:00	1:00	0:45	5:50	9:45	6:55	174	0	174	não	0,60	0,84	sim	não	
A010	12:58	7:50	9:43	7:50	1:53	3:00	3:15	8:00	1:00	0:58	7:25	9:58	9:43	214	6	220	não	0,79	0,81	sim	não	
A011	13:55	6:50	10:45	6:50	3:55	3:00	3:10	8:00	1:00	1:55	6:25	10:55	10:45	219	13	232	não	0,63	0,64	sim	sim	
A012	15:25	7:55	8:10	7:55	0:15	3:00	7:15	8:00	1:00	3:25	6:20	12:25	8:10	185	77	262	não	0,64	0,97	sim	sim	
A014	11:55	6:20	6:50	6:20	0:30	3:00	5:05	8:00	0:55	0:00	6:20	8:55	6:50	196	0	196	não	0,71	0,93	sim	não	
A015	11:45	6:30	7:30	6:30	1:00	3:00	4:15	8:00	0:45	0:00	6:10	8:45	7:30	192	6	198	não	0,74	0,87	não	não	
A016	12:20	5:50	10:00	7:30	2:30	2:20	4:00	8:00	1:00	1:00	5:40	10:00	8:20	128	8	136	não	0,58	0,70	sim	não	
A017	13:40	6:10	6:35	6:10	0:25	3:05	3:55	8:00	1:00	1:40	5:25	10:35	9:45	160	31	191	não	0,58	0,63	sim	sim	
A018	12:30	7:20	9:50	7:20	2:30	2:40	2:40	8:00	1:00	0:50	7:05	9:50	9:50	220	5	225	não	0,75	0,75	sim	não	
A019	11:10	6:30	7:00	6:30	0:30	3:00	4:10	8:00	0:10	0:00	6:30	8:10	7:00	147	0	147	não	0,80	0,93	não	não	
A022	12:15	8:35	9:05	8:35	0:30	3:00	3:10	8:00	1:00	0:15	8:35	9:15	9:05	169	0	169	não	0,93	0,94	sim	não	
A023	13:40	8:20	11:20	8:20	3:00	2:40	2:20	8:00	1:00	2:20	8:20	11:00	11:20	330	0	330	não	0,76	0,74	sim	sim	
A025	13:55	8:30	11:40	8:30	3:10	2:10	2:15	8:00	1:00	2:40	8:15	11:45	11:40	313	13	326	não	0,72	0,73	sim	sim	
A026	14:35	8:00	11:20	8:00	3:20	2:45	3:00	8:00	1:00	2:35	7:55	11:50	11:35	299	3	302	não	0,68	0,69	sim	sim	
A027	11:25	5:40	8:00	5:40	2:20	3:00	3:25	8:00	0:25	0:00	5:40	8:25	8:00	202	0	202	não	0,67	0,71	não	não	
A028	12:50	6:35	8:50	6:35	2:15	3:00	4:00	8:00	1:00	0:50	6:10	9:50	8:50	130	13	143	não	0,67	0,75	sim	não	
A030	12:10	5:55	7:20	5:55	1:25	3:00	4:50	8:00	1:00	0:10	4:40	9:10	7:20	166	44	210	não	0,65	0,81	sim	não	
A032	11:55	5:20	8:20	5:20	3:00	3:00	3:35	8:00	0:55	0:00	4:50	8:55	8:20	117	19	136	não	0,60	0,64	sim	não	
A033	12:35	7:05	9:25	7:05	2:20	3:00	3:10	8:00	1:00	0:35	7:05	9:35	9:25	183	0	183	não	0,74	0,75	sim	não	
A034	12:40	5:40	9:10	5:40	3:30	3:00	3:30	8:00	1:00	0:40	5:40	9:40	9:10	146	0	146	não	0,59	0,62	sim	não	
A035	11:05	5:45	7:35	5:45	1:50	3:00	3:30	8:00	0:05	0:00	5:30	8:05	7:35	110	10	120	não	0,71	0,76	não	não	
A037	11:05	6:20	7:35	6:20	1:15	3:00	3:30	8:00	0:05	0:00	4:20	8:05	7:35	108	75	183	não	0,78	0,84	não	não	
A039	13:10	4:50	5:30	6:00	-1:30	3:00	6:10	8:00	1:00	1:10	4:15	10:10	7:00	99	23	122	não	0,48	0,69	sim	sim	
A040	12:10	5:55	8:30	7:25	1:05	3:00	3:40	8:00	1:00	0:10	5:15	9:10	8:30	125	24	149	não	0,65	0,70	sim	não	
A044	11:40	4:35	6:50	5:15	1:35	3:00	4:50	8:00	0:40	0:00	4:00	8:40	6:50	89	19	108	não	0,53	0,67	não	não	
A045	11:30	5:45	8:45	7:45	1:00	0:45	2:45	8:00	0:45	0:00	5:35	10:45	8:45	129	9	138	não	0,53	0,66	sim	não	
A046	12:05	5:55	8:30	5:55	2:35	2:55	3:35	8:00	1:00	0:05	5:15	9:10	8:30	111	24	135	não	0,65	0,70	sim	não	
A048	12:30	5:00	7:40	5:00	2:40	3:00	4:25	8:00	1:00	0:20	4:40	9:20	7:55	132	16	148	não	0,54	0,63	sim	não	
A050	13:35	4:10	1:40	9:40	1:20	2:00	2:35	8:00	1:00	2:00	3:25	11:35	11:00	97	36	133	não	0,36	0,38	sim	sim	
A054	12:40	5:05	5:40	5:05	0:35	4:05	5:40	8:00	1:00	0:40	4:30	8:35	7:00	98	32	130	não	0,59	0,73	não	não	
A056	12:30	3:15	3:55	3:15	0:40	3:15	4:40	8:00	1:00	0:30	2:50	9:15	7:50	71	15	86	não	0,35	0,41	sim	não	
A057	12:45	5:40	6:55	5:40	1:15	3:00	5:30	8:00	1:00	0:45	4:35	9:45	6:55	114	42	156	não	0,58	0,82	sim	não	
A058	13:30	7:35	10:30	7:35	2:55	3:00	3:00	8:00	1:00	1:30	7:30	10:30	10:30	204	6	210	não	0,72	0,72	sim	sim	
A059	11:45	4:40	8:45	4:40	4:05	3:00	3:35	8:00	0:45	0:00	4:25	8:45	8:10	128	17	145	não	0,53	0,57	não	não	
A060	12:55	6:45	9:25	6:45	2:40	3:00	3:30	8:00	1:00	0:55	6:45	9:55	9:25	175	0	175	não	0,68	0,72	sim	não	
A063	12:30	3:50	10:10	5:50	4:20	1:00	2:30	8:00	1:00	1:10	3:30	11:30	10:10	80	16	96	não	0,33	0,38	sim	não	
A064	13:15	7:35	11:15	7:35	3:40	2:00	2:00	8:00	1:00	2:15	7:35	11:15	11:15	234	0	234	não	0,67	0,67	sim	sim	
A065	12:40	6:55	9:25	6:55	2:30	3:00	3:15	8:00	1:00	0:40	6:40	9:40	9:25	193	6	199	não	0,72	0,73	sim	sim	
A067	11:50	6:15	10:05	6:15	1:50	1:00	1:45	8:00	1:00	1:05	5:45	10:50	10:05	122	19	141	não	0,58	0,62	sim	sim	
A072	13:35	5:40	8:20	5:40	2:40	3:00	5:15	8:00	1:00	1:35	5:10	10:35	8:20	117	13	130	não	0,54	0,68	sim	sim	
A073	13:25	7:50	9:20	7:50	1:30	3:00	4:05	8:00	1:00	1:25	7:05	10:25	9:20	194	30	224	não	0,75	0,84	sim	sim	
A075	12:15	4:40	7:50	5:45	2:05	3:00	4:25	8:00	1:00	0:15	3:55	9:15	7:50	100	24	124	não	0,50	0,60	sim	sim	
A077	12:55	6:05	6:55	6:05	0:50	3:00	6:15	8:00	1:00	0:55	6:05	9:55	6:40	160	0	160	não	0,61	0,91	sim	não	
A078	12:15	5:25	8:20	5:25	2:55	3:00	3:00	8:00	1:00	0:15	3:55	9:15	9:15	119	51	170	não	0,59	0,59	sim	não	
A083	13:05	4:40	7:05	4:40	2:25	3:00	6:00	8:00	1:00	1:05	3:30	10:05	7:05	77	53	129	não	0,46	0,66	sim	sim	
A084	13:05	4:40	6:35	4:40	1:55	3:00	6:30	8:00	1:00	1:05	4:40	10:05	6:35	195	0	195	não	0,46	0,71	sim	sim	
A100	13:05	5:30	6:35	5:30	1:05	3:00	6:30	8:00	1:00	1:05	3:55	10:05	6:35	103	58	161	não	0,55	0,84	sim	sim	
A102	12:40	6:25	7:55	6:25	1:30	3:00	4:45	8:00	1:00	0:40	5:35	9:40	7:55	158	33	191	não	0,66	0,81	sim	não	
A107	12:10	6:35	6:55	6:35	0:20	3:00	5:15	8:00	1:00	0:10	5:25	9:10	6:55	134	14	148	não	0,72	0,95	sim	não	
A122	13:25	6:15	7:50	6:15	1:35	3:00	4:45	8:00	1:00	1:25	6:00	10:25	8:40	176	10	186	não	0,60	0,72	sim	sim	
A124	12:10	7:15	9:10	7:15	1:55	3:00	3:00	8:00	1:00	0:10	7:15	9:10	9:10	115	13	128	não	0,79	0,79	sim	sim	
A008	8:25	5:00	6:15	5:00	1:15	2:10	2:10	6:15	0:00	0:00	4:30	6:15	6:15	137	10	147	sim	0,80	0,80	sim	sim	
A013	12:30	5:25	6:05	5:25	0:40	3:00	6:15	8:00	1:00	0:20	4:40	9:20	6:05	147	27	174	sim	0,58	0,89	sim	sim	
A020	8:15	5:20	6:05	5:20	0:45	1:05	2:10	6:05	0:00	0:00	5:20	7:10	6:05	84	0	84	sim	0,74	0,88	não	não	
A021	14:10	7:15	8:10	7:15	0:55	9:00	9:00	8:00	1:00	2:10	7:15	5:10	5:10	169	0	169	sim	1,40	1,40	não	não	
A024	6:50	3:55</																				

Introdução de Motoristas a Tempo Parcial numa Empresa de Transporte Público de Passageiros

5.2 Simulações teóricas. Casos reais de utilização dos trabalhadores a tempo parcial

Para a análise da utilização de trabalhadores a tempo parcial, criaram-se três trabalhadores tipo. O primeiro, respeitando o perfil tipo de um contratado a tempo completo da empresa, ou seja, com uma média de 3 diuturnidades e com um subsídio de refeição fixado em 4,55€ bem acima do recomendado no A.E. da ANTROP. O segundo com um contrato a tempo completo segundo o A.E. da ANTROP, e com as rubricas de pagamento iguais ao praticado actualmente para um contrato a tempo parcial (subsídio de refeição e considerando que não tem diuturnidades). O terceiro trabalhador tipo que foi criado é, como é lógico, o trabalhador a tempo parcial, nas diversas modalidades horárias diárias.

	TC1	TC2	TP6	TP5	TP4	TP3	TP2
Ordenado base de referência	545,2	545,2	545,2	545,2	545,2	545,2	545,2
Relação para 40 Horas	1	1	0,750	0,625	0,500	0,375	0,250
Ordenado Base	545,2	545,2	408,9	340,75	272,6	204,45	136,3
N. Diuturnidades	3	0	0	0	0	0	0
Diuturnidades	13,47	0	0	0	0	0	0
Horas de trabalho semanais	40	40	30	30	30	30	30
Subsídio de Refeição	4,55	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10
Agente Único	0,84	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79
1ª Hora Extra	5,07	4,72	4,72	4,72	4,72	4,72	4,72
2ª e restantes Horas Extra	5,91	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50
Remuneração Diária	19,52	18,17	13,63	11,36	9,09	6,82	4,54
Valor Hora	3,38	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
Custo Diário teórico, sem Horas Extra	24,07	20,27	15,73	13,46	11,19	8,92	6,64
Custo Mensal	685,71	591,40	455,10	386,95	318,80	250,65	182,50
Custo Anual, c/ Subs. Férias e 13º mês	9299,64	8141	6232,8	5278,7	4324,6	3370,5	2416,4
Custo com encargos (25%)	11624,55	10176,25	7791	6598,375	5405,75	4213,125	3020,5

Tabela 5.2 – Custos anuais com diferentes tipos de trabalhador.

Com base nesta tabela, apresentam-se 5 exemplos de casos tipo de uso de trabalhadores em regime de tempo parcial:

1. Corte de chapa com uso de dois TP em que o custo final é maior do que a solução TC.
2. Corte de chapa
3. Chapa de 3 horas e meia, efectuada 9 meses por ano
4. Chapa de menos de duas horas, de manhã.
5. Chapa em que a ponta inicial foi cortada e é efectuada por um TP, continuando o resto da chapa a ser entregue a um TC.

alguns exemplos de chapas e o custo que teriam para a empresa com diferentes soluções de contratos.

1. Chapa A024, que foi dividida na A024 + A095 efectuada por dois trabalhadores a tempo parcial de 6 horas e 5 horas, respectivamente. Chapa cortada em SJM às 14:00 e reiniciada como A095 às 16:00.

Chapa: A024 + A095				Amplitude: 13:50		
Início	Local Partida	Fim	Local Destino	Tempos	KMS	Observações
07:20	S.J.M.	8:15	PORTO	0:55	39	
08:40	PORTO	9:50	S.J.M.	1:10	33	
10:05	S.J.M.	11:00	PORTO	0:55	39	
13:00	PORTO	13:55	S.J.M.	0:55	39	
16:05	S.J.M.	17:00	PORTO	0:55	39	Chapa cortada aqui
17:30	PORTO	18:25	S.J.M.	0:55	39	
19:05	S.J.M.	20:00	PORTO	0:55	39	
20:15	PORTO	21:10	S.J.M.	0:55	39	
				7:35	306	

Tabela 5.3 – Chapa A024, dividida em A024 e A095

Chapa: A024 + A095	TC1	TC2	TP6	TP5	TP4	TP3	TP2
Horas de agente único	7,6	7,6	3,9	3,7			
Horas extra 50%	1	1	0	0			
Horas Extra 75%	1,8	1,8	0	0			
Custo anual	14208	12711	6910	5913	0	0	0

Tabela 5.4 – Simulação de custos da chapa A024 antes e depois do corte.

Comparando os custos, conclui-se que a solução TPs custa 12823€ por ano, sem encargos, a solução TC1 custa 14208€ e a solução TC2, 12711€, logo, a mais barata, por cerca de 100€. Com a utilização dos TPs tornou-se a chapa legal, atendendo à sua amplitude inicial, bem como em relação ao número de horas extras pagas ao motorista a tempo completo.

A solução TPs permite poupar 1385€ por ano, sem encargos.

2. Chapa A029, que foi dividida na A029 + A120 efectuada por dois trabalhadores a tempo parcial de 6 horas e 5 horas, respectivamente. Chapa cortada em Aveiro às 12:30 e reiniciada como A029 às 17:00.

Chapa: A029 + A120				Amplitude: 13:30		
Início	Local Partida	Fim	Local Destino	Tempos	KMS	Observações
07:15	AVEIRO	7:45	V.ALEGRE	0:30	10	
07:45	V.ALEGRE	8:15	AVEIRO	0:30	10	
08:15	AVEIRO	8:45	V.ALEGRE	0:30	10	
08:45	V.ALEGRE	9:15	AVEIRO	0:30	10	
09:30	AVEIRO	10:00	V.ALEGRE	0:30	10	
10:30	V.ALEGRE	11:00	AVEIRO	0:30	10	
11:30	AVEIRO	12:00	V.ALEGRE	0:30	10	
12:00	V.ALEGRE	12:30	AVEIRO	0:30	10	Chapa cortada aqui
17:15	AVEIRO	17:45	V.ALEGRE	0:30	10	
18:00	V.ALEGRE	18:30	AVEIRO	0:30	10	
18:45	AVEIRO	19:15	V.ALEGRE	0:30	10	
19:30	V.ALEGRE	20:00	AVEIRO	0:30	10	
20:00	AVEIRO	20:30	V.ALEGRE	0:30	10	
20:30	V.ALEGRE	20:45	AVEIRO	0:15	10	
				6:45	140	

Tabela 5.5 - Chapa A029, dividida em A029 e A120

Chapa: A029 + A120	TC1	TC2	TP6	TP5	TP4	TP3	TP2
Horas de agente único	6,5	6,5	4,0	0,0	2,5		
Horas extra 50%	1	1	0	0	0		
Horas Extra 75%	1,5	1,5	0	0	0		
Custo anual	13573	12120	6925	0	4757	0	0

Tabela 5.6 – Simulação de custos da chapa A029 antes e depois do corte.

Comparando os custos, conclui-se que a solução TPs custa 11682€ por ano, sem encargos, a solução TC1 custa 13573€ e a solução TC2, 12120€, logo, a mais barata é a TPs, por cerca de 500€ para a TC2. Com a utilização dos TPs tornou-se a chapa legal, atendendo à sua amplitude inicial, bem como em relação ao número de horas extras pagas ao motorista a tempo completo.

A solução TPs permite poupar 1892€ por ano, sem encargos.

3. Chapa A106, que é efectuada por um tempo parcial de 3:30h, 9 meses por ano, ou seja, só no período escolar. A análise foi efectuada como se o TP fosse de 4 horas e em 12 meses por ano, logo, a poupança real é maior do que a indicada.

Chapa: A106				Amplitude: 13:45		
Início	Local Partida	Fim	Local Destino	Tempos	KMS	Observações
06:15	AROUCÁ	7:15	RIO FRADES	1:00	16	
07:15	R.FRADES	8:05	FUSTE	0:50	19	
08:05	FUSTE	8:20	AROUCÁ	0:15	7	
18:30	AROUCÁ	19:25	R.FRADES	0:55	16	
19:25	RIO FRADES	20:00	AROUCÁ	0:35	16	

Tabela 5.7 - Chapa A106

Chapa: A106	TC1	TC2	TP6	TP5	TP4	TP3	TP2
Horas de agente único	4,0	4,0	0,0	0,0	2		
Horas extra 50%	1	1	0	0	0		
Horas Extra 75%	1,8	1,8	0	0	0		
Custo anual	13434	11990	0	0	4671	0	0

Tabela 5.8 – Simulação de custos da chapa A106

Comparando os custos, conclui-se que a solução TPs custa 4671€ por ano, sem encargos, a solução TC1 custa 13434€ e a solução TC2, 11990€, logo, a mais barata é a TP, por cerca de 7000€ para a TC2. Com a utilização dos TPs tornou-se a chapa legal, atendendo à sua amplitude inicial, bem como em relação ao número de horas extras pagas ao motorista a tempo completo.

A solução TPs permite poupar 8763€ por ano, sem encargos.

4. Chapa A092, que é efectuada por um tempo parcial tipo 5 - mecânico. A análise foi efectuada como se de um TP de 2 horas se tratasse.

Chapa: A092		Amplitude:		1:30		
Início	Local Partida	Fim	Local Destino	Tempos	KMS	Observações
07:30	O.AZEMEIS	7:45	ALTO ADAO	0:15	4	
07:45	ALTO ADAO	8:20	LOUREIRO	0:35	14	
08:40	Passageiro	9:00	O.AZEMEIS	0:20	0	

Tabela 5.9 - Chapa A092

Chapa: A092	TC1	TC2	TP6	TP5	TP4	TP3	TP2
Horas de agente único	4,0	4,0	0,0	0,0	2		1
Horas extra 50%	0	0	0	0	0		
Horas Extra 75%	0,0	0,0	0	0	0		
Custo anual	10043	8833	0	0	0	0	2589

Tabela 5.10 – Simulação de custos da chapa A092

Comparando os custos, conclui-se que a solução TPs custa 2589€ por ano, sem encargos, que a solução TC1 custa 10043€ e a solução TC2, 8833€, logo, a mais barata é a TP, por cerca de 6000€ para a TC2.

A solução TP permite poupar 7454€ por ano, sem encargos.

5. Chapa A008, que foi dividida na A008 + A094 (esta chapa cortou a ponta da manhã) efectuada por dois trabalhadores, um a tempo completo e o outro a tempo parcial de 3. Chapa cortada em Vale de Cambra.

Chapa: A008 + A094				Amplitude: 12:40		
Início	Local Partida	Fim	Local Destino	Tempos	KMS	Observações
07:30	V.CAMBRA	8:00	O.AZEMEIS	0:30	14	
08:10	O.AZEMEIS	8:40	V.CAMBRA	0:30	14	
09:15	V.CAMBRA	9:45	O.AZEMEIS	0:30	14	
10:25	O.AZEMEIS	10:55	V.CAMBRA	0:30	14	Chapa cortada aqui
12:00	V.CAMBRA	12:30	O.AZEMEIS	0:30	14	
12:45	O.AZEMEIS	13:15	V.CAMBRA	0:30	14	
13:45	V.CAMBRA	14:15	O.AZEMEIS	0:30	14	
14:30	O.AZEMEIS	15:50	AVEIRO(UNIV.)	1:20	45	
18:00	AVEIRO(UNIV.)	18:05	AVEIRO - ESC. MA	0:05	0	
18:05	AVEIRO - ESC. MARIO SACRAMENTO	18:15	AVEIRO(UNIV.)	0:10	5	
18:15	AVEIRO(UNIV.)	19:45	O.AZEMEIS	1:30	45	
19:45	O.AZEMEIS	20:10	V.CAMBRA	0:25	10	

Tabela 5.11 – Chapa A008, dividida em A008 e A094.

Chapa: A008 + A094	TC1	TC2	TP6	TP5	TP4	TP3	TP2
Horas de agente único	6,0	6,0	0,0	0,0	2	2	0
Horas extra 50%	1	1	0	0	0	0	0
Horas Extra 75%	0,7	0,7	0	0	0	0	0
Custo anual	12440	11028	0	0	0	3716	0

Tabela 5.12 – Simulação de custos da chapa A008, antes e depois do corte.

Comparando os custos, conclui-se que a solução TP + TC custa 13759€ por ano (TC sem horas extras e com 4 horas de agente único), sem encargos, a solução TC1 custa 12440€ e a solução TC2, 11028€, logo, a mais barata é a TC2, por cerca de 2500€ para a TP + TC. Com a utilização dos TPs tornou-se a chapa legal, atendendo ao número de horas extras pagas ao motorista a tempo completo.

A solução TP + TC fica mais cara 1319€ por ano, sem encargos, mas permite legalizar o excesso de horas extras.

Conclui-se então que a melhor aplicação de TPs é em chapas de curta duração ou aquelas em que o rácio inicial de tempo de condução / tempo pago (rácio de aproveitamento) é inferior a 60%, podendo variar um pouco este valor conforme a tipologia de TPs utilizados para substituir o TC.

Levando ao extremo a aplicação de TPs no serviço regular da empresa estudada, 79 chapas podiam ser efectuadas por TPs e apenas 26 teriam que ser asseguradas por TCs. O esquema de TPs seria o seguinte:

TP6	TP5,5	TP5	TP4,5	TP4	TP3,5	TP3	TP2,5	TP2
20	11	16	8	14	5	13	8	15

Tabela 5.13 – Simulação do número de TP, com uso máximo dos mesmos.

Num total de 110 motoristas TP. Para o cenário de só usar TC1 (987 mil euros / ano), a poupança seria de cerca de 240 mil Euros / ano (poupança de 25%). Para o cenário de TC2 (865 mil euros / ano), passaria para os 120 mil Euros / ano (poupança de 14%).

No cenário de todas as chapas que já estão adaptadas para ser efectuadas por TP (47 das 105, ou seja, 45% das chapas), serem de facto entregues a TPs, a poupança anual seria

de 212 mil euros em comparação com as mesmas chapas entregues a TC1 e 157 mil Euros para as chapas entregues a TC2. Em percentagem, a diferença é de 48% e 40%. Pode-se concluir então que por cada chapa que passa para TP (dentro do universo das 47 chapas referidas), sem considerar que se altera chapas para que as mesmas sejam efectuadas por TPs, a poupança é de 1,08%.

TC1	TC2	TP	dif TC1	dif TC2
439730	385091	227851	211880	157241
			48,18%	40,83%

Tabela 5.14 – Poupança relativa de uso de TP, só nas chapas que podem ser efectuadas por TP.

Na globalidade das chapas, o impacto seria o que se apresenta na seguinte tabela:

	TC1	TC2	TP	dif TC1	dif TC2
	547563	479797	227851	211879,6	157240,8
... + TP	775414	691677		27,32%	22,73%

Tabela 5.15 – Poupança relativa de uso de TP, na totalidade das chapas.

A poupança para TC1 é de 27% e para TC2 diminui para os 23%. Pode-se concluir então que para o serviço regular, e para o total do salário dos motoristas, cada chapa que passa de TC para TP, representará 0,5% de poupança.

Se em cada empresa, com dimensão similar à da estudada, 45% das chapas passarem de TC para TP, a poupança associada nos salários é bastante significativa na estrutura de custos global.

Nas análises e simulações efectuadas não foi considerado o efeito do absentismo e de férias, o que levaria a dimensionar o número de TPs e de TCs de outra forma, dado que trabalhou-se sempre com número de efectivos / dia sem considerar que houvesse trabalhadores que nesse dia pudessem estar não activos. Também não é considerado o serviço regular dos fins de semana e o serviço ocasional, tanto à semana como ao fim-de-semana, que leva a que tenha que haver sempre um número mínimo de TCs numa empresa, por forma a cobrir o número de ocasionais. Tome-se como exemplo o domingo X e considere-se que para uma frota com capacidade Y de tipologia e qualidade para fazer serviço ocasional, em que haja Z serviços ocasionais para fazer ($Y \geq Z$), tem que haver N motoristas disponíveis, em que N igual ou maior que Y, dado que pode haver serviços com mais do que um motorista afecto. Daí que no cenário de se levar o uso de TPs ao extremo, o restante serviço da empresa passaria a estar comprometido, por não haver motoristas TC disponíveis para o fazer (na época alta dos alugueres, o número fixa-se em torno dos 30 num domingo, podendo em casos excepcionais, associados aos dias “13” de Fátima, 1 de Maio ou 10 de Junho, chegar aos 50 serviços ocasionais).

6. CONCLUSÕES

Nas últimas décadas, as necessidades de mobilidade da população passaram a ser crescentemente satisfeitas a partir da utilização da viatura particular em detrimento do transporte público.

Para esta realidade têm contribuído políticas de sucessivos governos que, embora permitam às populações maiores facilidades, não deixaram de contribuir não só para os enormes problemas ambientais que o nosso país vive, mas também para custos energéticos algo irracionais, que nos retiram competitividade. Em Portugal só cerca de 30% das necessidades de mobilidade das populações cabem ao transporte público, quando há países em que esta percentagem atinge os 70%.

Diversos factores contribuem para o problema:

- Um ordenamento do território e gestão da via pública penalizadores para o transporte público, que deveria ter uma maior quantidade de corredores BUS. De facto, este sector tem vivido, sob este aspecto, uma situação paradoxal. De um lado estão imperativos de rapidez na viagem, um dos objectivos dos passageiros para além do conforto e segurança e, do outro, os congestionamentos de trânsito, a falta de condições de espera nas paragens, o frequente desrespeito dos raros corredores e o estacionamento selvagem, tudo constituindo-se numa política que favorece a viatura individual;
- A falta de consciência por parte da vontade política quanto à forma de satisfazer tal mobilidade a custos inferiores. De facto, nunca se teve em consideração que o autocarro oferece bons indicadores quer em matéria de consumo ambiental quer de custos energéticos, em termos de passageiros/km, tornando-o num elemento essencial à racionalidade das diversas soluções para a mobilidade das populações.

Estes são comportamentos que têm contribuído para que, ano após ano, se tenha verificado uma diminuição da procura, à qual se deve acrescer, como contributo para a deterioração do sector, as consequências inerentes a uma evolução das tarifas, frequentemente abaixo do crescimento do custo das matérias nele consumidas, com especial relevância para o custo do gasóleo.

Não surpreende portanto que o sector tenha vindo a deteriorar a qualidade da sua oferta , facto que se torna mais evidente quando se compara a idade média da frota nacional com a da União Europeia: a portuguesa é de cerca de 15 anos e a europeia de 9.

Mas todos temos direito à mobilidade e alguém tem de assumir esse dever.

Temos assim em cada extremo desta cadeia o passageiro – pessoa que vive numa qualquer zona do país e que necessita de ser transportado – e o Estado – entidade que tem o dever de garantir a satisfação da mobilidade do passageiro. Surge então um dos elementos chave do processo da mobilidade: o transportador rodoviário privado – entidade com fins lucrativos, mas que efectua de uma forma regular um serviço social garantindo a mobilidade de todos os passageiros sem que para tal obtenha os apoios necessários do Estado.

O papel do transportador rodoviário privado torna-se assim muito complicado pois, para além de não usufruir de apoios essenciais, não pode ajustar o seu “preço de venda” à realidade, já que os tarifários são fixados pelo Estado. Para além disso, o transportador rodoviário privado sofre ainda com a concorrência desleal por parte de transportadores públicos fortemente apoiados pelo Estado e de outros agentes. Frotas antigas, com 15 anos de idade média, e o sector dos transportadores rodoviários Privados mergulhado numa crise profunda são, pois, o reflexo das situações expostas¹³.

Para fazer face a esta crise, as empresas desdobram-se em tentativas de ganhar rentabilidade. Diversificam as suas áreas de negócio, introduzem conceitos de marketing nas divisões comerciais, vendem espaços publicitários nas gares e nas viaturas, tentam ganhar produtividade contratando trabalhadores a tempo parcial ou criando acordos de empresa mais favoráveis, diminuem a qualidade da oferta e do serviço como forma de baixar custos.

Mas no domínio da contratação de trabalhadores a tempo parcial para desempenhar a função de motorista, a realidade em empresas de transporte público pesado de passageiros é bastante recente em Portugal. A empresa pioneira a adoptar este tipo de solução para fazer baixar os custos de produção foi a Transdev, com base na experiência que tem em França. Mas a legislação francesa do sector é bem mais simples: cada hora

¹³ Mas o passageiro continua a ter direito à mobilidade e exige ao Transportador Rodoviário Privado mais e mais qualidade. Assim, aparece o quarto elemento já referido, que nos últimos 20 anos provocou enormes desequilíbrios, o automóvel particular, para o qual o Transportador Rodoviário perdeu cerca de 25% de Passageiros.

ou fracção da mesma é paga a X. A legislação e os acordos de empresa vigentes para o sector são mais complicados: agente único, horas extras, limites temporais nos cortes e períodos de trabalho, etc.

Entretanto, o sector encontra-se numa crise, paralela à do país, causada por factores exógenos, como a subida do preço do petróleo, mas também provocada por factores endógenos, como a concorrência entre empresas ou as falhas de qualidade do serviço. Se o trabalhador a tempo parcial funciona como uma forma de tornear as leis laborais completamente desenquadradas permitindo um ganho de flexibilidade operacional, não fica provado que seja sempre a solução mais económica. Nos custos directos com a economia obtida em menos horas extra pagas, agente único e uma maior produtividade associada às chapas efectuadas por TPs, dados os tempos de descanso e reserva serem menores (tempos de reserva inferiores a uma hora não são considerados para um TC, mas podem converter-se em descanso para um TP). Chapas há em que a solução TC sai mais barata do que usando TP para cortar uma ponta da chapa ou para cortar a chapa para dois TPs (não contabilizando os custos associados à prática contínua de uma ou mais ilegalidades).

Nos custos indirectos, sobressai o número de acidentes em que intervêm TPs, muito mais elevado do que com TCs, sendo duvidosa a relação existente com o facto de se ser TP ou se tem a haver com o facto de fazer parte da adaptação à profissão (75 % dos motoristas admitidos nestes dois últimos anos não tinham experiência no sector), ou seja, qualquer motorista novo, independentemente do tipo de contrato, está mais propenso a envolver-se em acidentes. Outros custos que não se contabiliza são os relacionados com um maior desleixo para com a viatura, dado que os TP trabalham menos horas e em muitos casos o contacto com a empresa é fugaz, executam de uma forma contínua as suas x horas de condução e vão-se embora, sem que tratem da limpeza diária da sua lavagem e idas à oficina, simplesmente para apertar os parafusos de um banco ou substituir pneus, abastecer, etc.

O papel dos sindicatos também tem sido importante neste processo, tendo sido a sua posição inicial bastante dura e crítica relativamente à aceitação deste tipo de trabalhadores, mas progressivamente, primeiro o SNM e depois a FESTRU, adoptaram uma atitude construtiva no sentido de sensibilização das empresas para o trabalhador a tempo parcial que contratam, dado que, em alguns casos, não é possível controlar as horas de descanso efectivo que fazem, de forma a respeitar a lei e a segurança dos que transportam. Os exemplos indicados pelos sindicatos são, de facto, merecedores de reflexão: alguém pode trabalhar como segurança durante a noite iniciar um serviço de condução entre as 7:00h e as 10:00h e depois entre as 16:00h e as 19:00h. Podemos concerteza questionar as 11 horas de descanso que deve ter. Um outro exemplo é o caso do trabalhador que efectua serviço de recolha de lixo durante a noite e que durante o dia

desempenha as funções de motoristas. São casos em que no acto de contratação, a empresa tem que ser devidamente conhecedora da outra actividade que o candidato a motorista TP desempenha e que as 11 horas de descanso obrigatório estão asseguradas. Outro caso que é indicado pelos sindicatos é o trabalhador a tempo completo de uma dada área de actividade, que, nos seus dias de descanso obrigatório (por exemplo Sábado e Domingo), efectua serviço numa empresa de transporte público de passageiros, equiparado a um tempo parcial de 50% ou 75% de tempo completo e que desta forma nunca tem um descanso semanal, sendo contestado que segurança poderá assegurar aos passageiros passadas algumas semanas sem folgar, no conjugar dos dois empregos.

No limite, nem uma empresa poderá ser só constituída por TCs, porque os seus custos com pessoal serão elevados e a produtividade diminuta, nem só constituída por TPs, porque não estariam assegurados serviços em que implique pernoita, como os ocasionais, o serviço internacional ou de expressos. O crescente número de trabalhadores a tempo parcial e a obrigação de constar no contrato do mesmo os dias da semana em que desempenhará as funções, a carga horária diária, especificando o horário, leva a que o serviço de escala se complique bastante, porque passam a ser criadas e efectuadas chapas exclusivas de um dado motorista, difícil de substituir por uma solução idêntica, em caso de absentismo ou de saída da empresa, será difícil ser substituído por outro que não seja um TC, que além de ser mal aproveitado e ter uma produtividade baixa, sai bastante oneroso como alternativa de substituição.

Onde está então o ponto de equilíbrio? Haverá reais vantagens em contratar tempos parciais para efectuar o serviço de motorista? A conclusão a que se chega é afirmativa. Constituem uma verdadeira ferramenta para reduzir custos de exploração numa empresa de transporte público de passageiros, mas, para que sejam verdadeiramente rentáveis, é no acto da contratação que se assegura a existência das condições chave de ser vantajosa a sua entrada. Quer verdadeiramente efectuar serviço a tempo parcial ou foi empurrado para essa solução? Está consciente do que implica ser motorista e não vai desistir à primeira adversidade? Sabe verdadeiramente conduzir e tem as características de bom condutor, ou veio experimentar a profissão para ver se tem “jeito”? Não tem nenhum impedimento legal que leve mais tarde a empresa a ter que prescindir dele? Tem certezas relativamente à disponibilidade de que dispõe, ou vai mudar essa disponibilidade de semana para semana e obrigar a alterações de chapas? Aceita estar em descanso fora do local de trabalho ou vai achar que tal é um acto de exploração? Tem preparação psicológica para sofrer a pressão dos TCs ou vai desistir à primeira vez que fôr apontado como um “apanha migalhas”, “tarefeiro”, “ladrão de emprego” ou outro tipo de insulto?

Este é um grande rol de perguntas cujas respostas levam a que sejam ou não aprovados no período experimental, que costuma ser de três meses, ou que leva a que se despeçam.

Não é uma situação desejável para a empresa, porque os custos de formação directos são consideráveis (no caso da empresa em estudo, variam entre uma a duas semanas, para cada motorista) além dos indirectos, com o dispêndio da exploração a alterar chapas, os acidentes que sofrem nos primeiros meses, o tempo dispendido pelo sector dos recursos humanos a identificar, entrevistar, seleccionar e contratar candidatos, etc.

Globalmente, farão parte do quadro de motoristas de qualquer empresa de transporte público de passageiros, estando a maior ou menor economia na ciência com que os mesmos são contratados, indo a chapa de acordo com o candidato ou, na solução ideal e mais difícil de concretizar, aparecendo o candidato para a chapa TP criada.

Tudo dependerá do grau de conhecimento que o manipulador de tão vasta informação tenha, desde os troços, tempos de reserva e descanso de cada chapa, até às características de cada trabalhador, para poder potenciar as possibilidades de re-arranjo de chapas, divisão das mesmas, percepção imediata das potencialidades de um candidato no sistema global, adaptação às necessidades e directivas da empresa. Todo o sistema de escala é deveras complexo, dado a multiplicidade de factores que se tem que cruzar, desde os complexos remuneratórios até às características pessoais, tipologia de cada chapa, local onde iniciam e onde se dá a pausa para almoço, viatura a afectar para suprimir as capacidades máximas que se verificam num dado troço da chapa, adaptação da viatura ao percurso que tem que percorrer, estado de manutenção da viatura, possibilidades de gerir o absentismo não programado e o programado. Só alguém que seja um verdadeiro conhecedor de todas estas complexas bases de dados é que estará em condições de potenciar ao máximo a introdução da cada TP na empresa e otimizar o sistema global de chapas. A somar a esta real dificuldade ter-se-á ainda a grande dificuldade de contratação de TPs, embora o mercado de emprego esteja favorável à contratação, dado que a taxa de desemprego ser bastante elevada, em torno dos 8% ao nível nacional, mas nos 6% na região centro, o facto de as pessoas terem subsídio de desemprego leva em alguns casos a que só quando o mesmo se aproxima do fim das prestações é que o beneficiário comece a procurar um novo emprego. O salário de um TP será em muitos casos (da experiência obtida na entrevista de candidatos a TP) inferior ao subsídio de desemprego.

Por representar uma síntese interessante para as conclusões deste trabalho, apresenta-se a análise “SWOT” do trabalhador motorista em regime de tempo parcial.

	PONTOS FORTES		PONTOS FRACOS
1	Maior produtividade associada;	1	Dificuldade de contratação;
2	Impacto directo no número de horas extra pagas;	2	Menor cuidado com as viaturas;
3	Mão-de-obra mais flexível em termos de carga horária diária e menos sindicalizada;	3	Não-aceitação por demais motoristas a tempo completo;
4	Menor stress sofrido pelas horas de trabalho e condução;	4	Menor flexibilidade para efectuar diferentes tipos de serviço e fora do horário e dias indicados no contrato;
		5	Problemas de substituição em férias
		6	Formação inicial problemática, dada a incompatibilidade de horários com outra ocupação;
		7	Maior taxa de acidentes;
		8	Possibilidade de denegrir a imagem comercial da empresa, por não poderem usar o fardamento em alguns casos;
		9	Maior isolamento e marginalização social (sentimento de perda de pertença a um grupo ou organização);
	OPORTUNIDADES		AMEAÇAS
1	Mercado em crise facilita contratação;	1	Contestação pelos sindicatos;
2	Alternativa de ocupação mais procurada por desempregados ou por quem procura um acréscimo monetário.	2	Nova lei de transporte escolar restringe motorista habilitado a fazer este serviço;
3	Possibilidade de conciliar com o fundo de desemprego;	3	Criação da ideia que TP é exploração, porque faz o mesmo serviço de um TC e recebe menos;
		4	Mão-de-obra menos consciencializada e informada dos seus direitos e deveres;
		5	Menor taxa de sindicalização (para os sindicatos, este novo padrão laboral transforma estes trabalhadores em mão-de-obra marginal à sua esfera de influência).

Caberá então à empresa, perante uma possibilidade de contratação de um TP, avaliar o impacto directo nos custos, tomando em consideração que há um ganho de produtividade associado, sobretudo se for afecto ao TP uma chapa que era efectuada por um TC, e uma poupança na massa salarial de cerca de 0,5%¹⁴, desde que haja um bom compromisso entre os interesses da empresa e do trabalhador, senão o mesmo rapidamente deixará de prestar os seus serviços.

A avaliação dos custos indirectos, é bastante mais difícil, embora as empresas possam tomar medidas que lhes permitam, de uma forma algo subjectiva, fazer uma avaliação que despiste alguns candidatos com menor interesse, passando estas medidas por uma avaliação das suas capacidades de condução, capacidade de lidar com clientes, resistir a situações de stress, maior ou menor propensão para provocar acidentes, capacidade de lidar com dinheiro e seriedade de prestação de contas de cobrança, propensão para mudar de emprego, etc. Toda esta avaliação, face à lei, só poderá ser feita antes da contratação, pelo que o envolvimento directo de quem escalará o trabalhador e de uma série de profissionais das empresas com capacidade em diferentes áreas, desde a condução até à possível avaliação psicológica e motivacional é fundamental, visto que os custos de reparação de um acidente provocado por um recém-admitido ou os custos de formação inicial, são de difícil contabilização, mas fazem parte dos custos indirectos, que de certeza nunca serão compensados à empresa de houver uma saída precoce de um candidato (que já recebeu a formação e que entretanto provocou um ou dois acidentes). Os trabalhadores em tempo parcial tendem a apresentar uma relação mais estreita entre tempo pago e tempo trabalhado, além de proporcionarem trabalho em horas não padronizadas (pontas diárias, fins de semana, etc.), o que hoje é essencial. Tudo isso tem impacto positivo na produtividade do factor trabalho e estrutura de custos das empresas.

A regulamentação do tempo parcial, desde que executada de maneira simples e directa, pode evitar demissões, originadas sobretudo por um aproveitamento da disponibilidade do trabalhador por parte das empresas.

Do conjugar sobretudo destes factores, dependerá o sucesso da utilização de trabalhadores a tempo parcial de uma forma generalizada em empresas de transporte público pesado de passageiros, com vantagem para as mesmas.

¹⁴ Este valor poderá sofrer variações, conforme a empresa em referência aplique na sua totalidade o complexo remuneratório de referência da ANTROP ou não. Refira-se que há grandes variações na forma de aplicar este complexo remuneratório, de empresa para empresa, sobretudo ao nível das horas extra e do agente único, chegando a haver empresas em que o valor mensal de agente único é fixo, ou em que há atribuição de um valor mensal para compensar as eventuais horas extra trabalhadas.

Bibliografia

ALVES, Paulo, “Trabalhadores e sindicatos: Contributos para uma discussão sobre a crise do sindicalismo”, Comunicação apresentada no III Congresso Latino-Americano de Sociologia do Trabalho, Buenos Aires, 2000.

ANTROP, “Linhas de orientação estratégica para o sector de transportes colectivos rodoviários de passageiros - volume I - caracterização do sector e aspectos particulares”, 2002.

CECOA (Centro de Formação Profissional para o Comércio e Afins), “Responsabilidade Social das Empresas –Estado da Arte em Portugal 2004 ”, 2004.

CORREIA, Alfredo da Silva, “Os transportes públicos e o seu contributo para a competitividade nacional”, Forum Empresarial n.º 100 - Fevereiro 2005 (suplemento do Jornal Público de 28/2/2005)

DGTT, “Estrutura das empresas de transporte público interurbano de passageiros - actividade económica e financeira no ano de 2003”, 2003.

DGTT, “Evolução do sector de transportes terrestres”, 2005.

ESPIRITO SANTO TRANSPORTES, “Factores condicionantes do Sector dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros”, comunicação apresentada no 6º Congresso Nacional da ADFER, 2005.

FERREOL, Gilles, “Économie du Travail”, Edition Armand Colin, Paris, 1990.

HAKIM, Catherine, “La restructuration de la main-d’oeuvre britannique: les formes changeants du travail 1981-1987” – Communication présentée dans le Colloque Internationale sur les formes d’emploi, Paris, Novembro 1998.

INE, Estudo de Mobilidade, 2001.

INSPECÇÃO GERAL DO TRABALHO, “Horário de trabalho e trabalho a tempo parcial”, 2004.

MICHON, François, “Os debates sobre emprego e desemprego em França» in Cadernos e Ciências Sociais”, Porto (17), pp.5-47, Julho 1996.

NETO, Pedro, “O direito à mobilidade”, Revista da ANTROP N. 30, 2005.

TRANSDEV, “Apresentação - Rede Verde e linha First Class”, Comunicação apresentada no Centro Coordenador de Transportes de S. João da Madeira, 2004.

TRANSDEV, “Manual do trabalhador a tempo parcial”, 2005.

VAZ, Isabel Faria, “As novas formas de trabalho e a flexibilidade do mercado de trabalho”, Comunicação apresentada no IV Congresso Português de Sociologia, 2001.

LEGISLAÇÃO :

Lei n.º 99/2003 de 27 de Agosto – Código de Trabalho.

Lei n.º 35/2004 de 29 de Julho Regulamenta a Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto, que aprovou o Código do Trabalho.

Lei n.º 103/99 de 26 de Julho.

OUTROS DOCUMENTOS :

Acordo de Empresa ANTROP com o SNM.

Acordo de Empresa ANTROP com a FESTRU.

Fontes confidenciais internas diversas da Transdev

SITES CONSULTADOS :

www.antrop.pt

www.stockssite.com

www.dgtt.pt

www.transdev.fr